



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus

Alavieskan
kunta



Alavieskan liikenneturvallisuus- suunnitelma

Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne-
ja ympäristökeskuksen julkaisuja

2012

Alavieskan liikenneturvallisuuksuunnitelma

2012

Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne-
ja ympäristökeskuksen julkaisuja

Taitto: Erkki Sarjanoja
Valokuvat: Erkki Sarjanoja, ellei toisin mainita
Kartat: © Maanmittauslaitos lupa nro 20/MML/12
Paino: Multiprint Oy, Oulu 2012

Esipuhe

Liikenneturvallisuutta voidaan parantaa kehittämällä liikenneympäristöä sekä tehostamalla liikenneturvallisuuden kasvatus-, valistus- ja tiedotustyötä. Liikenneturvallisuussuunnitelmalla pyritään kokoamaan liikenneturvallisuustyö yhdeksi kokonaisuudeksi, jotta työ olisi kattavaa, jatkuvaa ja yhteistyö eri sidosryhmien ja toimijoiden kesken mutkatonta. Alavieskaan, Kalajoelle, Merijärvelle, Oulaisiin, Sieviin ja Ylivieskaan laadittiin liikenneturvallisuussuunnitelmat yhteistyönä, jotta liikenneturvallisuustyö kunnissa olisi samanaikaista ja –sisältöistä ja liikenneympäristön ratkaisut samantyyppisiä. Näin yhteistyö myös kuntien välillä olisi mahdollisimman helppoa. Suunnitelmat sisältävät katsauksen kunnan liikenneturvallisuuden nykytilaan, liikenneturvallisuustyön organisoimismallin ja toimenpideohjelman liikenneympäristön turvallisuusongelmien parantamiseksi. Liikenneturvallisuussuunnitelma on luonteeltaan tarve-/esiselvitys ja sen ensimmäisen vaiheen toteutuksen aikajänne on noin kymmenen vuotta suunnitelman valmistumisesta.

Suunnitelmaluonnosta on esitelty yleisötilaisuuksissa joka kunnassa. Liikenneturvallisuustyön organisoimisen suunnitteluun on lisäksi osallistunut useita kuntien eri hallinnonalojen sekä eri sidosryhmien edustajia.

Liikenneturvallisuussuunnitelman tilaajana ovat toimineet Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus) sekä suunnittelualueen kunnat/kaupungit.

Suunnittelutyön ohjaamisesta ja päätöksenteosta työn aikana on vastannut työryhmä, jonka toimintaan ovat osallistuneet:

• Tarja Jääskeläinen	Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus
• Pekka Toiviainen	Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus
• Hannu Haapakoski	Alavieskan kunta
• Markku Ojala (31.8.2011 saakka)	
• Matti Sirviö (1.9.2011 alkaen)	Kalajoen kaupunki
• Tuomo Perälä	Merijärven kunta
• Markku Ketonen	Oulaisen kaupunki
• Paavo Hankonen	Sievin kunta
• Mauri Haikola ja	
• Leena Vähäkangas	Ylivieskan kaupunki
• Eero Kalmakoski	Liikenneturva
• Pertti Hautala ja	
• Simo Alanko	Poliisi
• Jari Lepistö ja	
• Anna Mattila	Jokilaaksojen pelastuslaitos

Suunnitelma on tehty Ramboll Finland Oy:ssä, jossa työstä ovat vastanneet Erkki Sarjanoja, Minna Koukula ja Teemu Kinnunen.

Oulussa syyskuussa 2012

Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Alavieskan kunta
Kalajoen kaupunki
Merijärven kunta
Oulaisen kaupunki
Sievin kunta
Ylivieskan kaupunki

Sisältö

1	Nykytila	7
1.1	Suunnittelualue	7
1.2	Maankäyttö ja kaavoitus	7
1.3	Liikenneverkko	7
1.4	Liikenneonnettomuudet	7
1.5	Kyselyt	10
1.6	Joukkoliikenne	11
1.7	Koulumatkojen turvallisuus	11
1.8	Aikaisemmat suunnitelmat ja hankkeet	12
1.9	Aloitteet ja maastotarkastelut	13
1.10	Yhteenveto nykytilanteesta	13
2	Tavoitteet	14
3	Liikenneturvallisuustyö Ylivieskan seudulla	15
3.1	Liikenneturvallisuustyön organisointi	15
3.1.1	Nykytila	15
3.1.2	Yhteistyön organisoiminen	15
3.1.3	Liikenneturvallisuusryhmän asema hallinnollisesti	16
3.1.4	Liikenneturvallisuusryhmän ja sen puheenjohtajan ja tehtävät	17
3.1.5	Liikenneturvallisuustoimijan rooli	17
3.1.6	Liikenneturvallisuustyön rahoitus	18
3.1.7	Kunnallisen ja seudullisen ryhmän työnjako	18
3.2	Työn sisältö	18
3.2.1	Yleistä	18
3.2.2	Painopisteet	20
3.3	Toteutus ja seuranta	20
4	Toimenpide-esitykset	22
4.1	Tie- ja katuverkon jäsentely ja maankäyttö	22
4.2	Teiden ja katujen toimenpiteet	22
4.2.1	Liittymät	22
4.2.2	Linjaosuudet	24
4.3	Väistämisvelvollisuudet	24
4.4	Nopeusrajoitukset	24
4.5	Kävely ja pyöräily	24
4.6	Joukkoliikenteen pysäkit	28
4.7	Koulun ympäristö	28
4.8	Esteettömyys	28
4.9	Reittien risteämisjärjestelyt	29

4.10 Muut toimenpiteet	29
4.10.1 Sillat ja kaiteet	29
4.10.1 Tievarsimainokset	29
4.10.2 Liikennemerkkit	30
4.11 Toimenpideohjelma	30
5 Vaikutukset	35
6 Jatkotoimenpiteet	35
Liitteet	36
Liite 1. Onnettomuuskartta (ei tässä luonnoksessa)	37
Liite 2. Luettelo suunnittelun aikana esiin nousseista kohteista, joihin ei esitetty toimenpidettä	39
Liite 3. Esimerkkitaulukko liikenneturvallisuuustyön sisällöstä	41

1 Nykytila

1.1

Suunnittelualue

Suunnittelualueena oleva Alavieskan kunta sijaitsee Ylivieskan seutukunnassa Pohjois-Pohjanmaan maakunnassa. Kunnan pinta-ala on noin 253 km² ja sen läpi virtaa Kalajoki. Alavieskassa on noin 2 800 asukasta (1.1.2011). Kunnan asukastiheys on 11 asukasta/km². Väkiluku on ollut hienoisessa laskussa viime vuodet. Ikäjakautuman mukaan alle 15 -vuotiaita on 21 % ja yli 64-vuotiaita 19 %. Työmatkapendelöinti lähikuntien välillä on runsasta.

1.2

Maankäyttö ja kaavoitus

Alavieskan maankäytön suunnittelua ohjaa Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaava, joka on tullut lainvoimaiseksi 2006. Maakuntakaavaa ollaan uudistamassa ja alustavan aikataulun mukaan uusi maakuntakaava tulisi maakuntavaltuuston hyväksyttäväksi 2013. Paikallisesti kaavoitusta ohjataan osayleiskaavojen avulla. Osayleiskaavat ovat Kirkonkylän ja Kähtävän alueille. Asemakaava on Kirkonkylän alueella.

1.3

Liikenneverkko

Alavieskan tärkein liikenneväylä on kunnan läpi kaakko-luodesuunnassa kulkeva valtatie 27 (Kalajoentie / Ylivieskantie). Tärkeitä maanteita ovat Taluskyläntie-Merijärventie (mt 787 ja mt 7840), Pohjapuolentie-Jokiniituntie (mt 7780) sekä Rautiontie (mt 7720). Taajamassa tärkein tie on Keskustie (mt 18150).



Kuva 1. Alavieska on perinteinen maatalouspitäjä.

Kevyen liikenteen väyliä on taajamassa.

Valaistus on rakennettu keskustaajaman kaduille ja maanteille sekä haja-asutusalueilla kylien yhteyteen.

Suurimmat liikennemäärät Alavieskassa on valtatiellä 27, jolla keskimääräinen vuorokausiliikenne vaihtelee välillä 1500 – 3400. Taluskyläntiellä liikennemäärä on noin 1200 ajoneuvoa vuorokaudessa. Taajamassa Alavieskantiellä jokisillan kohdalla liikennemäärä on noin 3050, Keskustiellä noin 1700 ja Jokiniituntiellä 1100 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Alavieskan keskustassa nopeusrajoitus on pääasiassa 40 km/h. Valtatiellä nopeusrajoitus on pääosin 100 km/h. Muualla haja-asutusalueella on pääosin voimassa yleisrajoitus 80 km/h. Kylien ja muiden asutustihentymien kohdalla nopeusrajoitus on alempi.

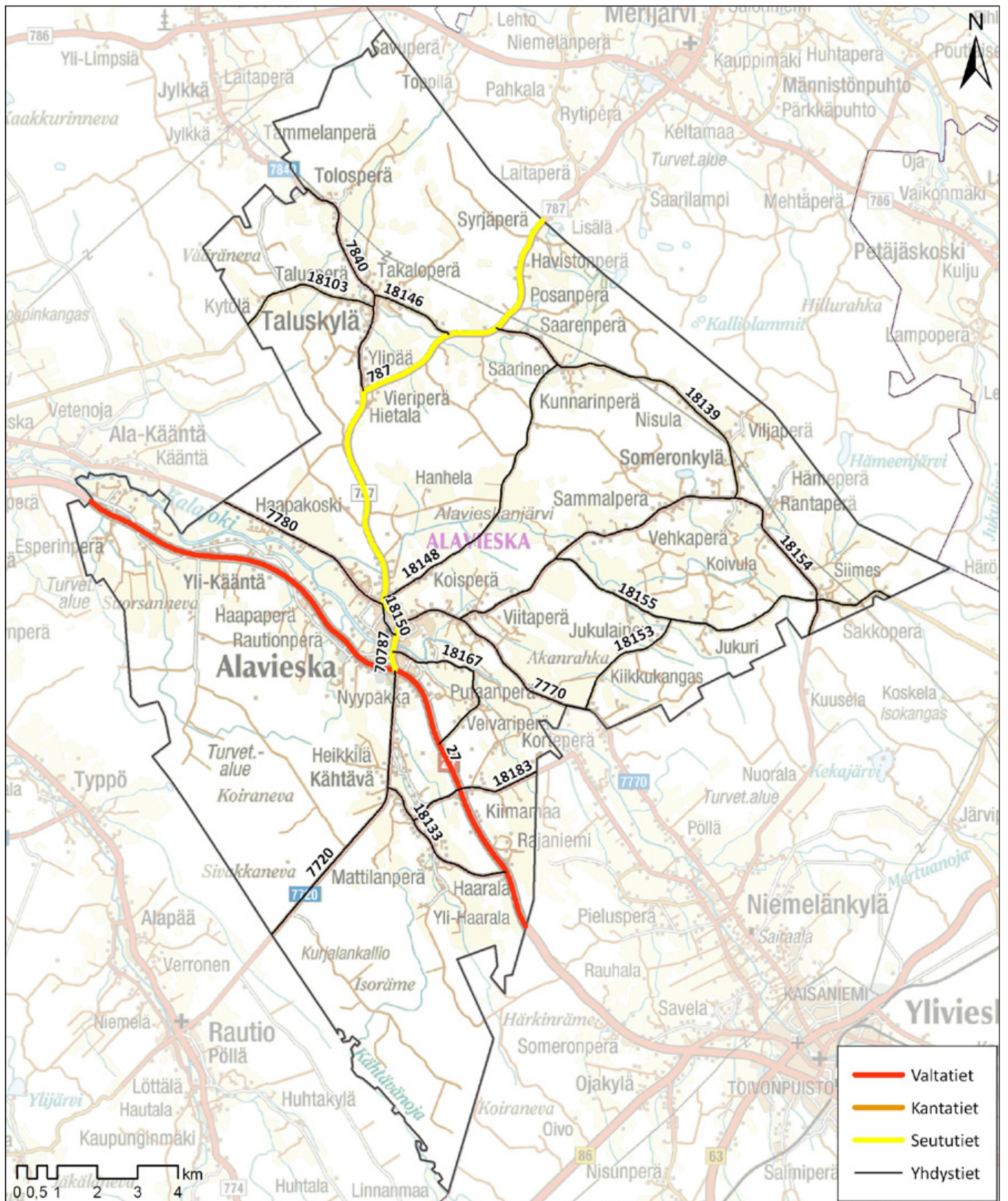
1.4

Liikenneonnettomuudet

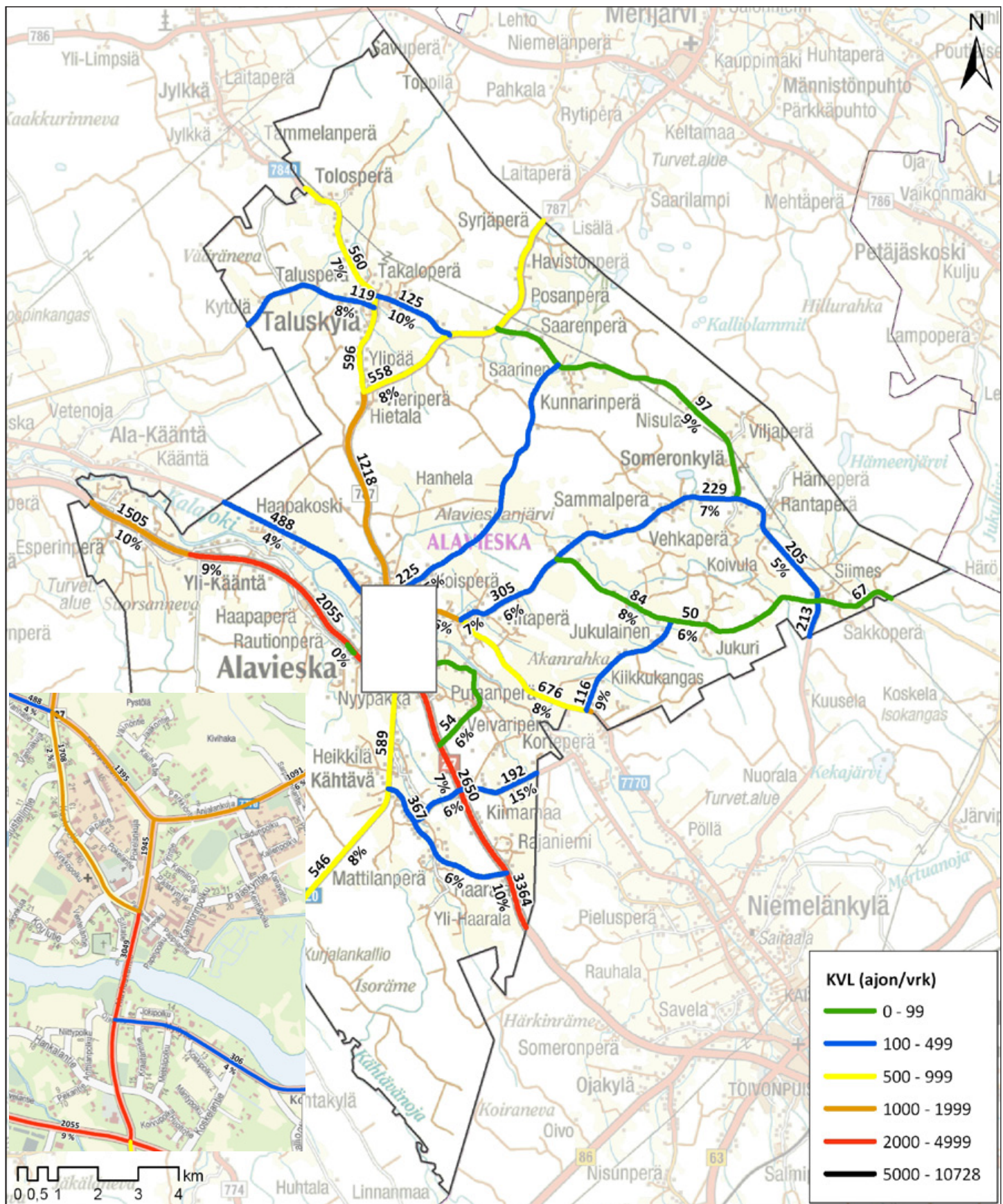
Alavieskan tieliikenneonnettomuusaineisto perustuu ELY-keskuksesta saatuihin poliisin tietoon tulleisiin onnettomuuksiin. Tarkastelussa oli mukana 2000 – 2010 onnettomuusaineisto. Se koostuu maanteiden ja katujen onnettomuuksista. Alavieskassa oli tapahtunut 128 onnettomuutta, joista 7 johti kuolemaan, 30 loukkaantumisiin ja 91 omaisuusvahinkoihin.

Onnettomuuksien kokonaismäärässä ei ole tapahtunut selkeitä muutoksia viimeisten vuosien aikana. Asukasmäärään suhteutettuna Alavieskassa on sattunut vuosittain hiukan vähemmän onnettomuuksia kuin koko maassa, mutta ero on pienentynyt viime vuosina. Henkilövahinko-onnettomuuksien määrät suhteutettuna asukasmäärään ovat Alavieskassa hiukan isommat koko maahan tai Pohjois-Pohjanmaan verrattuna.

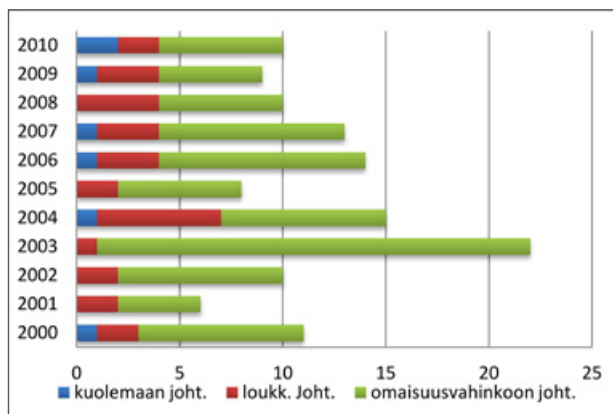
Eniten liikenneonnettomuuksia Alavieskassa tapahtui joului- ja maaliskuussa ja kesällä vähemmän, mikä on päinvastoin kuin Suomessa yleensä. Viikonpäivistä eniten onnettomuuksia tapahtui lauantaisin, mutta onnettomuudet ovat jakaantuneet melko tasaisesti eri päivien välille. Vuorokauden ajoista eniten onnettomuuksia on sattunut iltapäivisin, mutta yöllä sattuu myös paljon kolareita, varsinkin jos sitä suhteutetaan liikennesuoritteeseen.



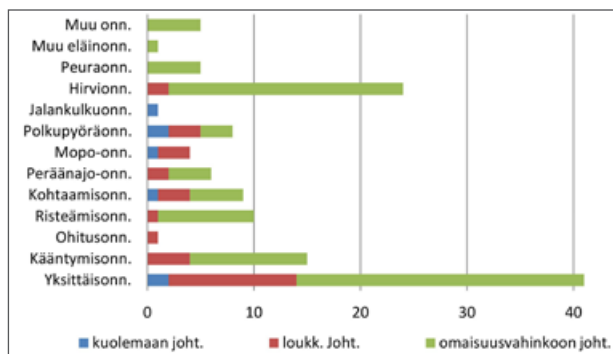
Kuva 2. Suunnittelualue ja maanteiden numerointi.



Kuva 3. Maanteiden liikennemäärät (KVL 2010), ajoneuvoa vuorokaudessa ja raskaan liikenteen osuus prosentteina.



Kuva 4. Alavieskan liikenneonnettomuuksien määrät vuosittain.



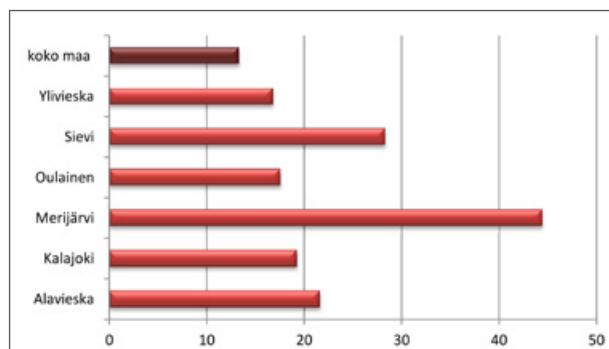
Kuva 5. Alavieskan liikenneonnettomuustyyppit.

Suurin osa onnettomuuksista oli yksittäisonnettomuuksia ja hirvionnettomuuksia. Onnettomuudet ovat sattuneet vilkkaimmilla tieosuuksilla, mutta selkeitä onnettomuuskasaumia ei ole. Hirvionnettomuudet ovat keskittyneet valtatielle 27 Korteperäntien liittymän ja Kalajoen kunnanrajan lähelle. Taajamassa onnettomuudet ovat sattuneet lähinnä Alavieskantiellä, jolla on sattunut useita henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia.

Alavieskassa onnettomuuksiin joutuneista suuri osa on alkoholin alaisena. Suhteellinen osuus on noin 22%, kun koko maassa osuus on noin 14%.

1.5 Kyselyt

Liikenneturvallisuussuunnitelman aikana järjestettiin alueen asukkaille, koululaisille sekä hallintokuntien edustajille vuoropuhelua lisäävää mielipidekyselyä. Kyselyt järjestettiin maaliskuussa 2011 ja se toteutettiin Internetin avulla.



Kuva 6. Alkoholitapausten suhteellinen määrä kaikista onnettomuuksista.

Asukaskysely

Asukaskyselyyn pystyi vastaamaan Internetin lisäksi paperisella lomakkeella. Kyselyyn vastasi 17 kunta-laista. Yleensä vastaajat olivat työikäisiä ja henkilöautolla liikkuvia.

Vastaajista noin kolmasosa (38 %) piti Alavieskan liikenneturvallisuuden tilaa melko hyvänä, mutta 6 % vastaajista piti tilannetta erittäin huonona. Tärkeimpinä keinoja liikenneturvallisuuden parantamiseksi vastaajat esittivät kevyen liikenteen väylien rakentamista ja kunnossapidon parantamista.

Koululaiskysely

Koululaiskysely oli suunnattu peruskoululaisille. Alavieskassa koululaiskyselyyn vastasi 28 % peruskoululaisista. On syytä huomata, että osa oppilaista on vastannut kotona vanhempien avustuksella. Siten kotona tehty vastaus voi kattaa useamman kuin yhden lapsen "mielipiteen".

Vastanneista alavieskalaisista koululaisista kulkee linja-autolla suurempi osa kuin seudulla keskimäärin. Turvavälineitä käytetään hiukan useammin kuin seutukunnassa keskimäärin. Vastaajien mielestä koulu ja kaverimatkat ovat turvallisia, mutta pyöriteitä ei ole tarpeeksi.

Hallintokuntakysely

Kohdekuntien hallintokunnilta kysyttiin liikenneturvallisuustyön nykytilasta ja kehittämistarpeista. Tarkemmin hallintokuntakyselyn tuloksia käsitellään luvussa 3. "Liikenneturvallisuustyön organisointi".

1.6

Joukkoliikenne

Joukkoliikenne on juna-, linja-auto- ja palveluliikennettä. Palveluliikenne on avointa kaikille kuntalaisille, ja se kiertää määräpäivänä eri kylillä ja tarvittaessa poimii matkustajan tämän kotiovelta.

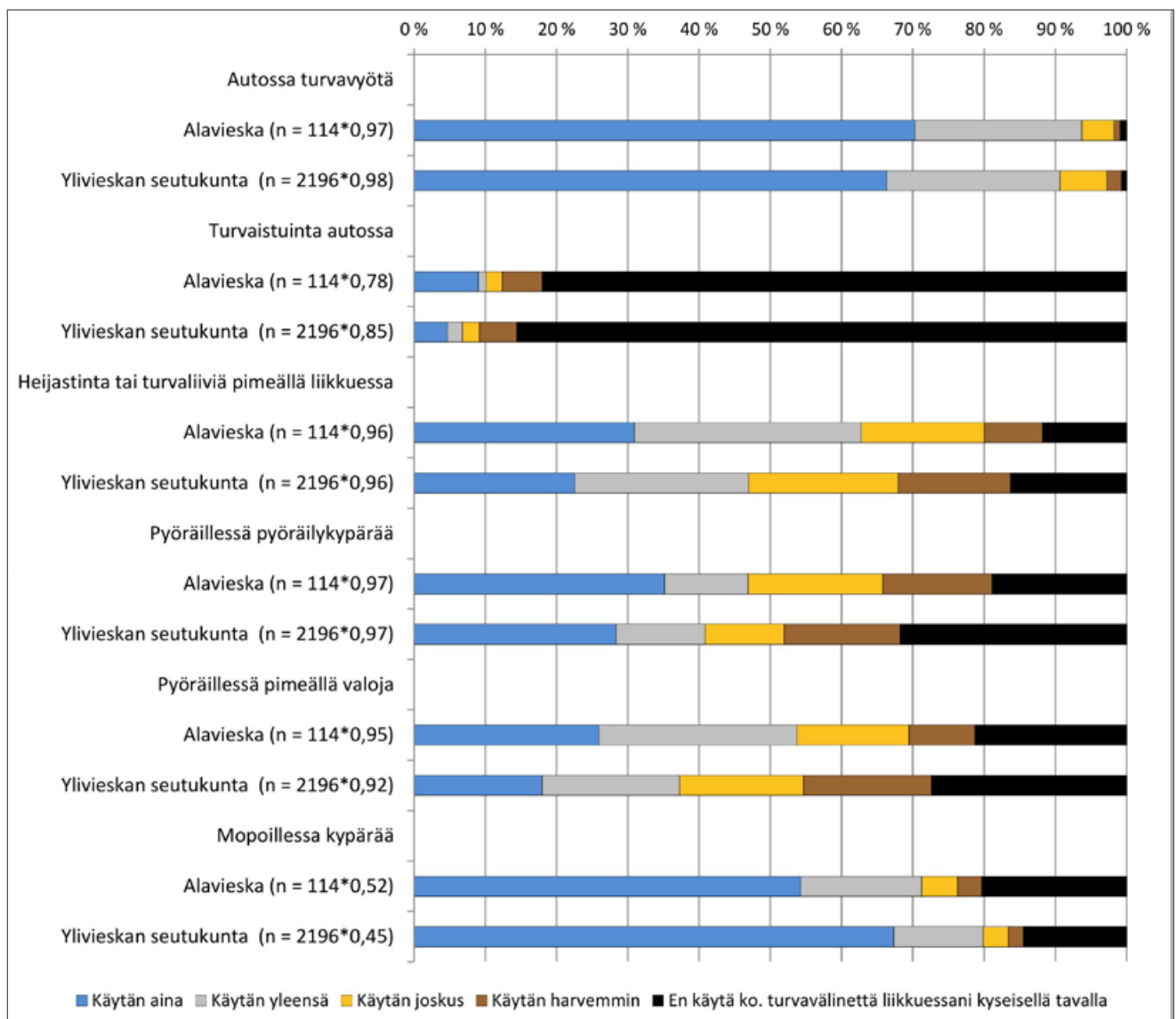
Kyselyyn vastanneiden joukosta kävi ilmi, ettei joukkoliikenteen käyttö ole kovin suurta Alavieskassa. Keskeisimmät joukkoliikenteen käyttöön liittyviksi esteiksi tai ongelmiksi mainittiin erityisesti aikataulujen sopimattomuus, yhteyksien vähäisyys, niiden puuttuminen tai pitkät odotusajat.

Kuitenkin moni vastaaja totesi, ettei joukkoliikenteen käyttöön liittyviä esteitä tai ongelmia ole. Suurin syy joukkoliikenteen käytön vähäisyyteen lienee heikot joukkoliikennedytydet etenkin harvaan asutuilla seuduilla ja yksityisautoilun helppous ja edullisuus verrattuna aikatauluihin sidottuun joukkoliikenteeseen.

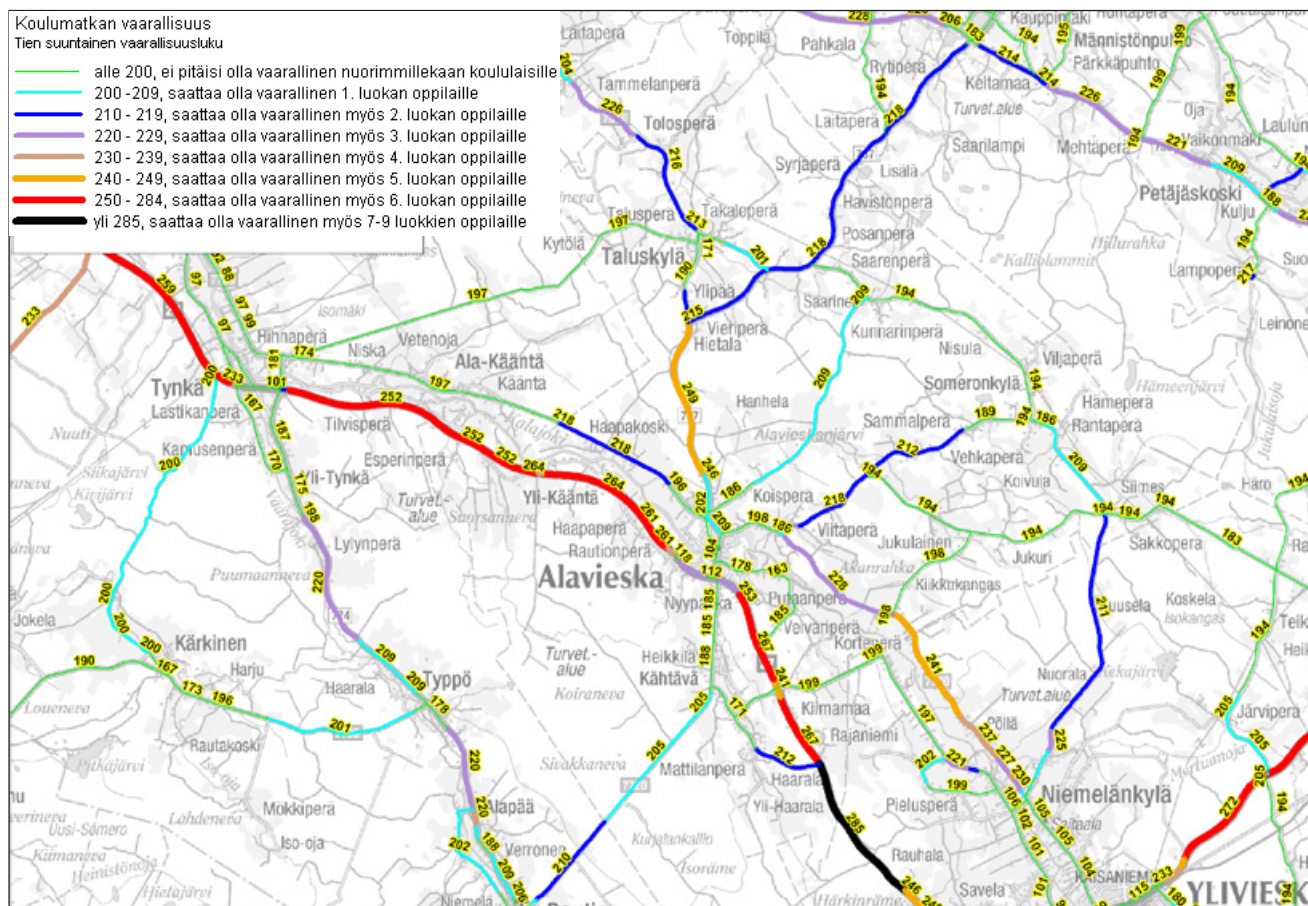
1.7

Koulumatkojen turvallisuus

Jalan ja pyörällä tehtävien koulumatkojen liikenneturvallisuutta voidaan arvioida niin sanotulla Koululiitu-menetelmällä. Menetelmä laskee tien ja liikenteen ominaisuustietojen perusteella tieosuuksittain indeksiluvun eli riskiluvun, joka kuvaa tieosuuden vaarallisuutta. Laskelman lähtöaineisto poimitaan ELY-keskuksen tierekisteristä ja se huomioi muun



Kuva 7. Vastanneiden koululaisten turvavälineiden käyttö oman ilmoituksensa mukaan.



Kuva 8. Alavieskan Koululiitu-laskelman tulokset.

muassa liikennemäärät, nopeusrajoitukset, tien leveyden, valaistuksen ja kevyen liikenteen väylät. Mitä korkeampi riskiluku on, sitä vaarallisempaa tieosuutta voidaan pitää.

Menetelmä huomioi vain tien ja liikenteen ominaisuuksia, ei koululaisten kykyä selviytyä liikenteessä, eikä koulumatkan pelottavuutta esimerkiksi petojen takia. Menetelmän avulla pystytään määrittämään tieosuuksien keskinäinen järjestys vaarallisuuden suhteen. Näin eri alueilla asuvat koululaiset voidaan asettaa tasavertaiseen asemaan ratkaistaessa koulukuljetuksia.

Koululiitun riskiluvuille on määritetty valtakunnalliset raja-arvot, joiden perusteella koulureitin turvallisuutta eri ikäisten oppilaiden osalta voidaan arvioida. Niiden määrittelyssä ovat olleet mukana mm. eri kunnat, Liikenne- ja viestintäministeriö ja Kuntaliitto.

1.8

Aikaisemmat suunnitelmat ja hankkeet

Alavieskaan on laadittu vuonna 1999 edellinen liiketurvallisuussuunnitelma, jonka toimenpiteistä on toteutunut noin puolet. Vuonna 2010 on valmistunut mt 18150, Alavieskan taajamajärjestelyt –suunnitelma, joka pitää sisällään mm. Keskustien sekä muutaman kadun ja kevyen liikenteen väylän rakennussuunnitelman.

Tämän suunnitelman laadinnassa on käytetty taustatietona seuraavia Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen laatimia selvityksiä. ”Oulun tiepiirin kevyen liikenteen verkon tarveselvitys”, ”Oulun tiepiirin liittymien toimenpideselvitys”, ”Oulun tiepiirin valaistuksen toimintalinjat ja kehittämistarpeet” ja ”Oulun tiepiirin pääteiden leveys 2030”.

1.9

Aloitteet ja maastotarkastelut

Suunnittelun taustaksi on käyty läpi kuntaan ja ELY-keskukseen tulleet liikenneturvallisuusaloitteet viimeisten vuosien ajalta. Konsultti on käynyt yhdessä tienpitäjien edustajien kanssa tutustumassa maastossa niin taajamien kuin haja-alueenkin ongelma-kohteisiin.

Alavieskassa järjestettiin 10.6.2011 ns. esteettömyyskävely, jossa käytiin läpi keskustan reitit. Esteettömyyskävelyn tarkoituksena on taata, että liikkumisympäristö on sopiva kaikille. Esteettömyys on laaja kokonaisuus, johon sisältyy liikkumisympäristön lisäksi palvelujen saatavuus, välineiden käytettävyys, tiedon ymmärrettävyys ja mahdollisuus osallistua itseään koskevaan päätöksentekoon. Tässä hankkeessa keskityttiin liikkumisympäristön tarkasteluun. Taajamien keskustoissa on yleisesti havaittu julkisten ja yleisten rakennusten rajoittavan tai haittaavan vapaata liikkumista esim. rollaattorilla, lastenvaunujen kanssa tai pyörätuolilla. Esteettömyyskävelystä ja sen tuloksista tarkemmin kohdassa 4.7.

1.10

Yhteenvedo nykytilanteesta

Nykytilan yhteenvedo on laadittu maankäytön, kyselyjen, onnettomuustietojen ja maastokäyntien perusteella. Nykyisen näkemyksen perusteella ongelmallisimmat paikat Alavieskassa ovat Keskustie siihen liittyvine kevyen liikenteen yhteyksineen (turvallisuus ja esteettömyys) sekä muutamat kevyen liikenteen yhteydet taajaman reuna-alueilla: Jokiniituntie sekä ylityskohdat Pohjapuolentiellä ja Alavieskantienellä.



Kuva 9. Alavieskan esteettömyyskävelyllä todettiin mm. Alavieskantien alikulun jyrkät ja huonokuntoiset väylät.

2 Tavoitteet

Liikenne- ja viestintäministeriö on 27.4.2011 asettanut lausunnoille vuosille 2011–2014 laaditun valtakunnallisen Tieliikenteen turvallisuussuunnitelman luonnoksen (21.4.2011), jossa on esitetty pitkän ajan liikenneturvallisuusvisio:

Tieliikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla eikä loukkaantua vakavasti liikenteessä.

Valtakunnallisen liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteena on luoda edellytykset liikennejärjestelmän jatkuvalla kehittämiselle siten, että vuonna 2020 tieliikennekuolemia on enintään 136 ja loukkaantuneita on enintään 5 750. Suunnitelman keskeiset toimet ovat:

- **ajokuntoon vaikuttaminen rattijuopumuksia vähentämällä, ajoterveyden arviointi kehittämällä ja väsyneenä ajamista vähentämällä**
- **liikennekäyttäytymisen parantaminen nopeusrajoitusten noudattamista ja turvalaitteiden käyttö tehostamalla ja nuorten liikennekäyttäytymiseen vaikuttamalla**
- **taajamien liikenneturvallisuuden kehittäminen rauhoittamalla taajamaliikennettä**
- **maanteiden turvallisuuden parantaminen, erityisesti kuolemien torjunta pääteillä**

Liikenne- ja viestintäministeriö on laatinut Kävelyn ja pyöräilyn strategia 2020:n. Siinä korostetaan, että kevyt liikenne on oltava osa yhdyskuntasuunnittelua, liikennesuunnittelua ja kaavoitusta. Tavoitteena on lisätä kävelen ja pyöräillen tehtävien matkojen määrää 20% ja samalla vähentää henkilöautoilun osuutta. Jalankulun ja pyöräilyn lisäämiseksi ei riitä pelkkien väylien rakentaminen, vaan tarvitaan lisää arvostusta, motivointia ja esimerkkejä vaikkapa kunnan työntekijöiltä. Liikkumisen sujuvuus, lyhyet etäisyydet sekä miellyttävä ja turvallinen ympäristö tekevät päivittäisestä kävelystä ja pyöräilystä entistä houkuttelevampaa.

Tämän suunnitelman yksi tärkeä painopiste on jalankulun ja pyöräilyn edistäminen. Suunnittelualueen taajamissa etäisyydet ovat jalankululle ja pyöräilylle ihanteelliset, näin myös Alavieskassa. Lisäksi useimmissa taajamissa kevyen liikenteen tärkeimmät reitit ovat jo olemassa. Kevyen liikenteen edistämisen yksi osatekijä on esteettömyyden lisääminen.

Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus on laatinut Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun liikenneturvallisuussuunnitelman 2011-2014. Suunnitelmassa on asetettu toiminnallisiksi tavoitteiksi liikenneturvallisuustyön toimijamallin kehittäminen ja sen jalkauttaminen kaikkiin kuntiin. Toisena toiminnallisena tavoitteena on tutkimustyön edistäminen alueellamme. Maakunnallisessa suunnitelmassa esitetyt liikenneturvallisuustyön periaatteet ovat: ”tukea on tarjolla”, ”yhdessä uusissa avauksia”, ”pienistä virroista kasvaa suuri joki” ja ”laajalla rintamalla”. Paikalliselle (kuntakohtaiselle) liikenneturvallisuustyölle annetaan tukea ja jaetaan osaamista liikenneturvallisuustoimijan kautta. Työtä pyritään tekemään poikkihallinnollisesti, jottei innovatiivisuutta sammuteta hallinnollisella sektorijattelulla. Liikenneturvallisuustyötä tekevät monet osapuolet, ja pientenkin tapahtumien ja jokapäiväisen toiminnan kautta liikenneturvallisuustyön vaikuttavuus kasvaa merkittäväksi.

Paikallisten olosuhteiden, nykytila-analyysin ja valtakunnallisten tavoitteiden ja strategioiden perusteella liikenneturvallisuustyön tavoitteet Alavieskassa ovat:

- **henkilövahinko-onnettomuuksien määrän vähentäminen, tavoitteena nolla kuolonkolaria**
- **liikenneosaamisen ja -tietouden lisääminen kaikissa ikäryhmissä**
- **liikennelympäristön turvallisuuden ja viihtyisyyden lisääminen, miellyttävien liikennekokemusten lisääminen**
- **jalankulun ja pyöräilyn edistäminen**
- **toimivan liikenneturvallisuustyön ohjaus- ja seurantajärjestelmän luominen**

Näiden tavoitteiden pohjalta keskitytään lähivuosien aikana seuraaviin tehtäviin:

- **liikenneturvallisuusryhmän toiminnan jatkaminen, toiminnan painopisteinä nuoret ja iäkkäät**
- **rahoituksen ja työresurssien varmistaminen (sitouttaminen)**
- **kevyen liikenteen olosuhteet (verkon täydentäminen, risteysjärjestelyt ja kunnossapidon tason varmistaminen), (liikenteen rauhoittaminen)**
- **yksittäisonnettomuuksien vähentäminen**
- **Keskustien ja Alavieskantien toimenpiteet sekä valtatie turvallisuuden parantaminen**

3 Liikenneturvallisuustyö Ylivieskan seudulla

3.1

Liikenneturvallisuustyön organisointi

Ylivieskan seudun liikenneturvallisuustyön suunnitelman taustana ovat olleet liikenneturvallisuustilanne ja aiemmat kokemukset. Suunnitelman laatimisessa tukena ovat olleet kuntien ja seudun liikenneturvallisuusryhmän kokemukset sekä kuntaryhmiin, sidosryhmiin ja kuntien johtoryhmille suunnattu liikenneturvallisuustyön kysely.

3.1.1

Nykytila

Liikenneturvallisuustyö Ylivieskan seutukunnassa on ollut keskimääräistä aktiivisempaa, mutta kuntien välillä on eroja ja kuntienkin toiminnassa on ollut vuosittaisia eroja. Kymmenen vuotta sitten laadittu seudullinen liikenneturvallisuussuunnitelma aktivoi kuntia ja työtä on tehty jollain muotoa siitä saakka. Toimijatyö vuoden 2007 aikana aktivoitui uudestaan ja sekä seudullinen että kuntakohtaiset ryhmät ovat

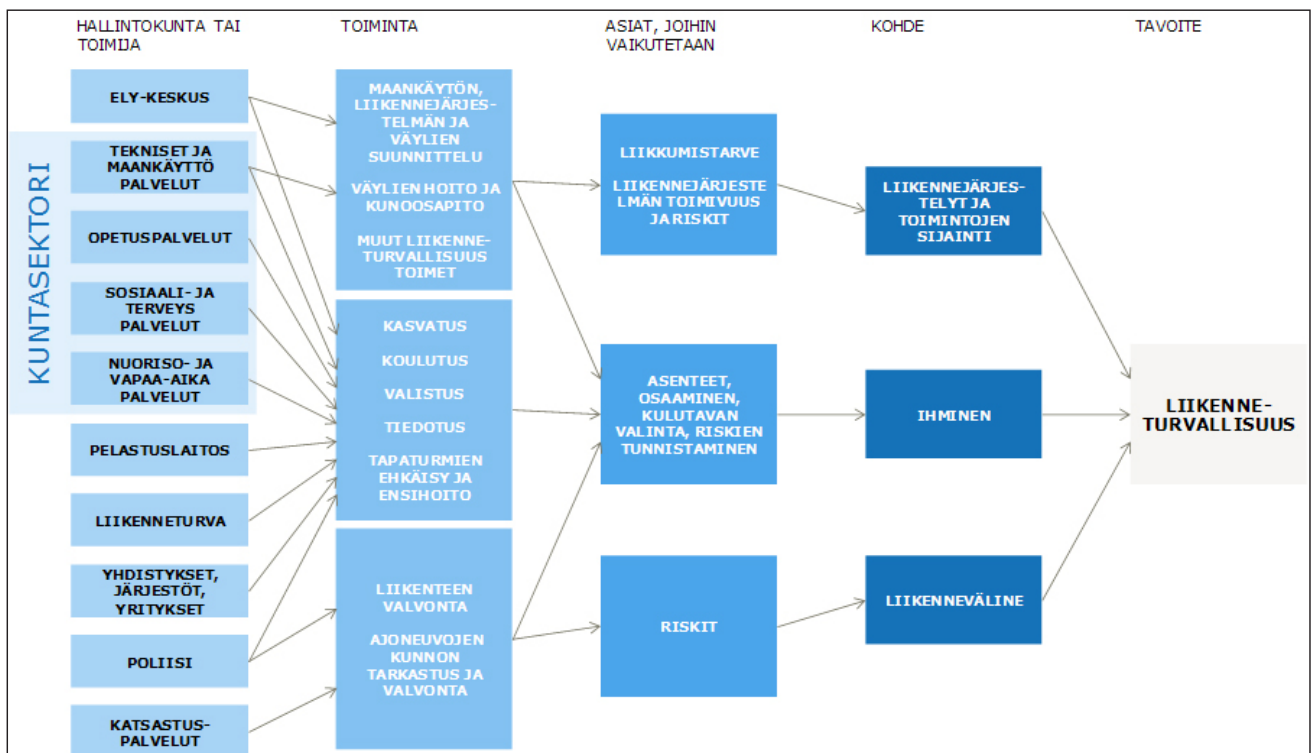
pääsääntöisesti toimineet siitä saakka. Toimija–hanke lisäsi liikenneturvallisuusosaamista kunnissa ja nosti liikenneturvallisuustyön painoarvoa. Vuoden aikana rakennettiin työlle uusia toimintamalleja, joista ehkäpä merkittävin on joka toinen vuosi toistuva ”Turvaa Tenaville” –tapahtuma.

Liikenneturvallisuustyön tilaa ja kehittämistarpeita on selvitetty kuntien liikenneturvallisuusryhmille ja kuntien johtoryhmille suunnatun kyselyn avulla. Sen avulla kartoitettiin toiveita mm. ryhmän kokoontumistiheydelle, seurannalle sekä kokouskäytännöille. Seutukunnasta vastauksia kyselyyn saatiin 36, mikä on varsin hyvä aktiivisuus.

3.1.2

Yhteistyön organisointi

Toimivat liikenneturvallisuusryhmät vahvistetaan raportin vahvistamisen yhteydessä. Kunnalliset liikenneturvallisuusryhmät toimivat kunnanhallituksen nimeäminä työryhminä, jotka raportoivat työstään kunnanhallitukselle ja tuovat liikenneturvallisuuskysymykset käsittelyyn. Liikenneturvallisuusryhmä vastaa osaltaan tulevaisuudessa tehtävästä liikenneturvallisuustyöstä. Ryhmässä on edustus kaikista hallintokunnista sekä tarvittavista sidosryhmistä. Ryhmän



Kuva 10. Liikenneturvallisuustyön osa-alueet.

toimiva kokoonpano on esitetty taulukossa. Seudulla pelastuslaitos on toiminut aktiivisesti osana liikenneturvallisuuksuystöä. Vapaaehtoisjärjestöjen rooli alueellisessa työssä on ollut korkea ja tästä voimavarasta on syytä pitää kiinni myös tulevaisuudessa.

Kyselyn ja liikenneturvallisuuksuunnittelun aikana pidetyn seminaarin palautteen perusteella kannatetuin malli liikenneturvallisuuksuystön organisoimiseksi on nykyinen toimintamalli, jossa jokaisessa kunnassa on toimiva liikenneturvallisuuksuryhmä sekä seudullista työtä koordinoiva kuntien yhteinen ryhmä. Ainoana muutoksena nykytilaan sekä kuntien, että seudullisen ryhmän tueksi toivottiin vastauksissa liikenneturvallisuuksutoimijaa.

Kyselyn perusteella liikenneturvallisuuksuryhmiin kaitvattiin enemmän työikäisten panostusta. Kuntien liikenneturvallisuuksuryhmien kokoonpano poikkeaa toisistaan. Tämä on seudun liikenneturvallisuuksuystöl-

le rikkaus, sillä se tuo työhön erilaisia näkökulmia. Myös tuleva kokoonpano on hyvä rakentaa aktiivisten toimijoiden varaan. Perustana on hyvä huolehtia, että kaikissa kunnissa on liikenneturvallisuuksuystössä mukana teknisen toimen, koulutoimen, iäkäspuolen ja alle kouluikäisten edustus.

Seudullisessa ryhmässä tulee olla kaksi edustajaa jokaisesta kunnasta sekä seutuhallituksen, peruspalvelukuntayhtymä Kallion, poliisin, pelastuslaitoksen, ELY-keskuksen ja Liikenneturvan edustajat.

3.1.3 Liikenneturvallisuuksuryhmän asema hallinnollisesti

Kuntien liikenneturvallisuuksuryhmät toimivat kunnanhallituksien / kaupunginhallituksien nimeäminä työryhminä. Liikenneturvallisuuksuryhmä raportoi toiminnastaan ja tekee esityksiä liikenneturvallisuuksuden

Taulukko 1. Liikenneturvallisuuksuryhmien kokoonpanot kunnissa 1.1.2012.

	Alavieska	Kalajoki	Merijärvi	Oulainen	Sievi	Ylivieska
Alle kouluikäiset		Eija Tainio	Saara Saukko	Merja Korkiakoski	Kristiina Korpi	Ulla-Maija Miettälä
Kouluikäiset	Markku Launonen	Maaru Lapinoja	Jari Ylikulju	Eini Jylänki	Matti Saarenpää	?
		Eero Lehto		Veli Tirilä	Hannele Koutonen	Anna-Maija Virtanen
Nuoret	Helena Häivälä	Minna Saari			Vesa Nuutinen	Kirsi Lappi
Työikäiset	Aila Nuorala					
Iäkkäät	Matti Isomaa	Vuokko Pöyhtäri			Riitta Tervämäki	Aili Nuorala
Tekninen	Hannu Haapakoski	Matti Sirviö	Tuomo Perälä	Markku Ketonen	Paavo Hankonen	Mauri Haikola
				Heikki Yliniemi		
Hallinto			Kari Jokela			
			Heikki Mehtälä			
Autokoulu				Pekka Jyrinki		Mauri Repo
						Tapio Savikko
Pelastuslaitos	Jouko Eerola			Jari Arvio		Harri Huomo
4H		Sari Puhakka				Mari Kurikkala?
Autoliitto		Seppo Rasmus				
Liikennöitsijä			Ari Saukko	Esa Pirttijärvi	Tomi Huovari	
Liikennöitsijä				Jaakko Laulumaa		
Poliisi	Marko Säily	Juhani Koskela	Tarja Salmela		Jarkko Sipilä	Tomi Myllykangas
ELY	Pekka Toiviainen	Pekka Toiviainen	Pekka Toiviainen	Pekka Toiviainen	Pekka Toiviainen	Pekka Toiviainen
	Tarja Jääskeläinen	Tarja Jääskeläinen	Tarja Jääskeläinen	Tarja Jääskeläinen	Tarja Jääskeläinen	Tarja Jääskeläinen
Liikenneturva	Eero Kalmakoski	Eero Kalmakoski	Eero Kalmakoski	Eero Kalmakoski	Eero Kalmakoski	Eero Kalmakoski
Seudullisessa ryhmässä	Markku Launonen		Jari Ylikulju	Markku Ketonen	Matti Saarenpää	
Seudullisessa ryhmässä	Hannu Haapakoski		Tuomo Perälä	Eini Jylänki	Paavo Hankonen	

parantamisesta kunnan hallintoon, ELY-keskukselle ja yksityisille tahoille. Liikenneturvallisuusryhmällä on niin sovittaessa mahdollisuus käsitellä liikenneturvallisuuksiä käsittelevät aloitteet ja antaa niistä lausunnot sovituille lautakunnille. Liikenneturvallisuusryhmä vastaa sille varatun rahoituksen käytöstä.

3.1.4

Liikenneturvallisuusryhmän ja sen puheenjohtajan tehtävät

Liikenneturvallisuusryhmän tarkoitus ei ole, että muuttaman hengen ryhmä yksin tekee kaiken liikenneturvallisuusryhmän kunnassa. Ryhmän tehtävä on koordinaoida työtä ja edelleen delegoida työtä tehtäväksi eri yksiköissä. Eri tahojen liikenneturvallisuusryhmä on nivottavissa helposti osaksi jokapäiväistä työtä. Koulu-, päivähoito- ja teknisellä puolella liikenneturvallisuusryhmä edesauttaa oman työn tekemistä. Oma tehtäväkenttensä on ryhmän puheenjohtajalla, sihteerillä (toimija) ja hallintokuntien edustajilla. Liikenneturvallisuusryhmä pystyy merkittävällä panoksella tukemaan ryhmien puheenjohtajien toimintaa.

Puheenjohtajan (yhdyshenkilön) tehtäviä liikenneturvallisuusryhmässä ovat:

- **Antaa kasvot kunnan liikenneturvallisuusryhmälle ja motivoi ryhmäänsä**
- **Toimia yhdyshenkilönä ja välittää tietoa liikenneturvallisuusryhmän sekä seudullisen (Ylivieskan seudun) ja alueellisen (Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun) liikenneturvallisuusryhmien välillä**
- **Toimia hallintokuntaedustajien tukihenkilönä**

Sihteerin / toimijan tehtäviä liikenneturvallisuusryhmässä:

- **Kokouksien valmistelutehtävät sekä kutsut ja muistiot**
- **Tiedottaa kunnan liikenneturvallisuusryhmästä sisäisesti ja ulkoisesti**
- **Toimii liikenneturvallisuusryhmän tukihenkilönä**
- **Koordinoi tapahtumapäivien järjestelyjä**
- **Tukee koulutusta ja materiaalihankintoja**
- **Kokoaa tiedot seurantaan varten**

Hallintokuntien edustajien tehtäviä liikenneturvallisuusryhmässä ovat:

- **Osallistua hallintokuntansa/toimialansa edustajana liikenneturvallisuusryhmän kokouksiin**
- **Luoda liikenneturvallisuusryhmän verkosto edustamalleen taholle**
- **Välittää tietoa (sisäiset tapaamiset, sähköposti) liikenneturvallisuusryhmän ja oman hallintokunnan välillä työn seurannasta, koulutuksesta, tapahtumista**
- **Vastata edustamansa tahon liikenneturvallisuusryhmän toimintasuunnitelmasta toimijan tukemana**
- **Varata tarvittavat resurssit oman hallintokunnan liikenneturvallisuusryhmälle**
- **Vastata oman hallintokuntansa/toimialansa edustuksesta kunnan liikenneturvallisuusryhmässä**

3.1.5

Liikenneturvallisuusryhmän rooli

Kuntien liikenneturvallisuusryhmän ja -ryhmien tukena ja koordinaattorina toimii ulkopuolinen henkilö, ns. liikenneturvallisuusryhmän toimija. Toimija pystyy tarjoamaan alueellisesti yhteisiä palveluita kunnille, mutta toiminnassa mukana olevat kunnat voivat myös sopia tarpeiden mukaan räätälöidyistä palveluista. Toimijan työnkuvaan kuuluu kuntien liikenneturvallisuusryhmän tukeminen. Kyselyn perusteella toimijan rooli vaihteli sihteerin roolista tapahtumakoordinaattoriin. Yhteenvetona voisi tulkita kuntaryhmien toivovan toimijasta koordinaattorin kaltaista tietopankkia ja työn ylläpitäjää tukemaan kuormitettua kuntaorganisaatiota. Työn liikenneturvallisuusseminaarissa nimettiin toimijan tehtävänkuva kuvaavasti ”Unilukkariksi”.

Liikenneturvallisuusryhmän toimija pystyy tehokkaimmin koordinoimaan 10-15 kunnan aluetta. Tiedotuksen, tapahtumien, koulutuksen organisointi tehostuu ja toisaalta työn seuraamiseen kuluva työpanos pystytään optimoimaan. Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun alueellisessa liikenneturvallisuusryhmän suunnitelmassa alue on jaettu neljäksi alueeksi, joiden kunkin työtä koordinaa. Ylivieskan seutukunta muodostaa tässä mallissa yhteisen toiminta-alueen Oulun eteläisten seutukuntien (Raahe, Siikalatva ja Nivala-Haapajärvi) kanssa.

3.1.6

Liikenneturvallisuustyön rahoitus

Liikenneturvallisuustyöhön olisi kunnissa hyvä varata rahoitusta vuosittain vähintään 50 senttiä / asukas. Tällä rahalla pystytään ylläpitämään aktiivista liikenneturvallisuustyötä kunnissa ja seudulla sekä edistämään liikenneturvallisuustyötä mm. tapahtumin, kilpailuin ja koulutuksin. Tällä rahoituksella pystyttäisiin toteuttamaan nykyisen liikenneturvallisuustyön ohella 1-2 liikennekilpailua / vuosi, varmistettaisiin nykyiseen kalenteriin verrattuna yhden tapahtumapäivän toteutuminen / vuosi sekä pystyttäisiin tehostamaan seudulla tehtävää liikenneturvallisuuskoulutusta. Rahan tarve liikenneturvallisuustyöhön on hyvin vähäinen verrattuna liikenneonnettomuuksien aiheuttamiin kustannuksiin. Yhden loukkaantumiseen johtaneen onnettomuuden hinnalla pystyttäisiin seudulla tekemään 20 vuotta esitetyn kaltaista aktiivista liikenneturvallisuustyötä.

3.1.7

Kunnallisen ja seudullisen ryhmän työnjako

Seudullinen ryhmä on toiminut kunnallisen liikenneturvallisuustyön tukena ohjaamalla laajempia yhteisiä tapahtumia. Samoin seudullisella ryhmällä on roolinsa tiedon välittämisessä kuntien välillä sekä tiedottamisen koordinoimisessa. Seudullisen ryhmän muita tehtäviä ovat liikenneturvallisuustyön budjetointi, kuntien liikenneturvallisuustyön ohjaus, liikenneturvallisuustoimijan työn ohjaus, ja liikenneturvallisuustyöstä

vastaaminen maakunnalliselle ryhmälle. Seudullisen ryhmän kokoustiheydeksi sopii hyvin kolme - neljä kokousta vuodessa. Tämän lisäksi ryhmän on hyvä kokoontua valmistelevaan isompia tapahtumia ja koordinoimaan mahdollisia yhdessä toteutettavia projekteja.

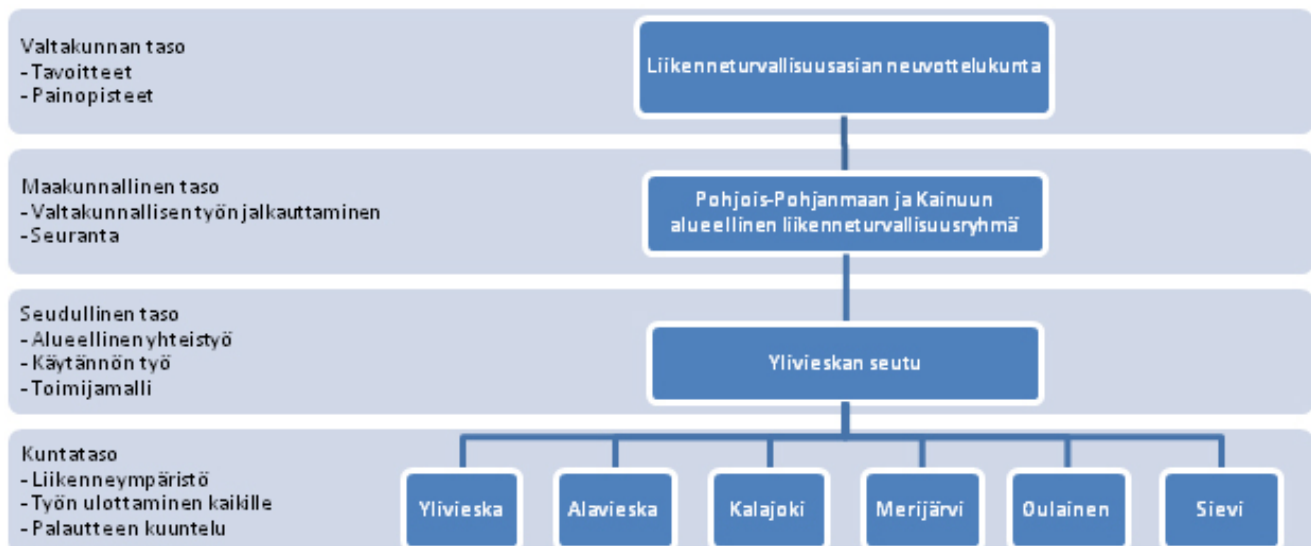
3.2

Työn sisältö

3.2.1

Yleistä

Liikenneturvallisuusryhmän työ ohjaa kunnan liikenneturvallisuustyötä. Liikenneturvallisuusryhmän toiminnan on hyvä noudattaa tiettyä vuosirytmää, jossa eri tehtäville on varattu sijansa vuosikierrossa. Tämä toimintaa jäsentävä malli on esitetty oheisessa kaaviossa. Koska seudulla on eri kokoisia kuntia, on myös vuosikiertoa syytä sopeuttaa kunnan koon mukaisesti. Isompien kuntien on hyvä kokoontua 3-4 kertaa vuodessa, kun taas pienimmille kunnille riittää 1-2 kokousta vuodessa liikenneturvallisuusasioiden käsittelyyn. Tärkein kokousajankohta on alkuvuosi, jolloin pystytään tekemään tuoreeltaan katsaus menneeseen ja voidaan sen perusteella suunnitella alkaneen vuoden liikenneturvallisuustyö. Myös seudullinen ohjaus tukee tätä kokousta. Toiseksi tärkein kokousajankohta on syys (syys-lokakuu), jolloin voidaan vaikuttaa mm. kunnan budjettivalmisteluun. Tässä kokouksessa on hyvä käydä läpi liikenneympäristön parantamistarpeet. Muut vuosikierrossa esitetyt



Kuva 11. Liikenneturvallisuustyön tasot.

kokoukset tukevat näitä ajankohtia ja mahdollistavat esimerkiksi tapahtumien tarkemman suunnittelun ja aloitteiden tarkemman käsittelyn. Alkukesän kokous olisi ajallisesti hyvä esimerkiksi liikkumisen ohjauksen teemojen käsittelyyn.

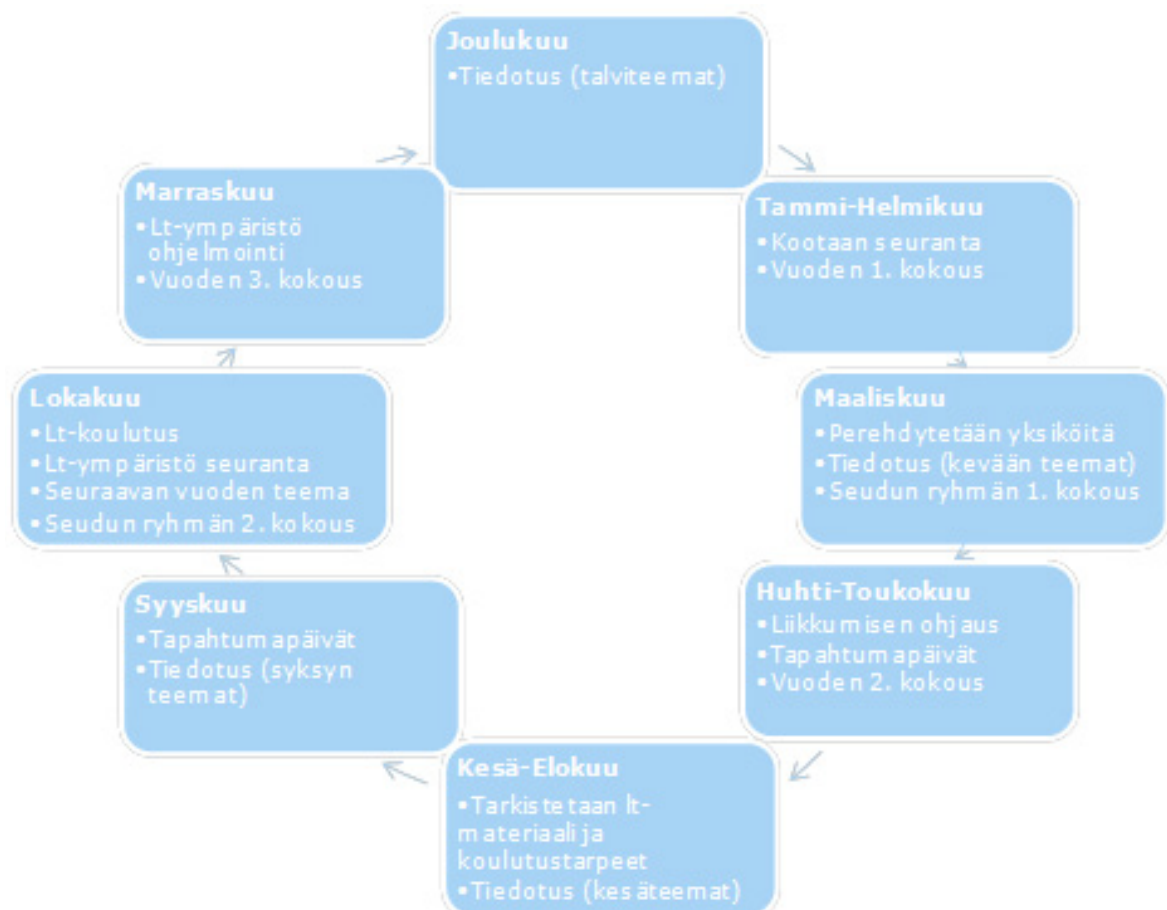
Liikenneturvallisuusryhmien työtä toivottiin laajennettavan ennen muuta liikkumisen ohjauksen suuntaan. Kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen käytön edistäminen ja näiden kulkutapojen ongelmien ratkaiseminen koettiin tärkeiksi tehtäviksi liikenneturvallisuusryhmälle. Samoin puhtaammin liikkumisen ohjauksen teemat kuten liikkumisen ympäristövaikutukset sekä palveluverkon kysymykset koettiin tärkeinä teemoina. Liikkumisen ohjauksen teemoja tulee käsitellä sekä kuntien että seudun ryhmässä.

Varahenkilöitä pidettiin tärkeinä varsinkin ryhmän keskeisimmille toimijoille. Sen sijaan jäsenten vaihtuvuutta ei nähdä minään itseisarvona. Liikenneturvallisuustyö vaatiikin työstä kiinnostuneita ja siihen sitoutuneita henkilöitä jolloin pysyvyys voidaan nähdä etuna. Liikenneturvallisuusryhmien jäsenten tulee

varmistaa oman hallintokuntansa / toimialansa edustus liikenneturvallisuusryhmän tapaamisissa.

Kunnan liikenneturvallisuustyöryhmän ohella seudullisen ryhmän olisi hyvä kokoontua vähintään kaksi kertaa vuodessa. Ensimmäinen kokous olisi hyvä ajoittaa helmi-huhtikuun välille, jolloin kuntaryhmissä on tehty yhteenveto menneen vuoden liikenneturvallisuustyöstä ja suunniteltu tulevaa työtä. Seudullisen ryhmän tehtävänä on tässä vaiheessa tukea kunnallista työtä. Samoin seudullinen ryhmä voi itsenäisesti miettiä alkuvuoden tapaamisessa yhteisiä koulutuksia ja tapahtumia.

Seudullisen ryhmän toinen kokous sijoittuu ajallisesta loppuvuoteen. Näin voidaan seudullisesti koordinoida yhteisesti teemoja, joiden toteuttamisesta paikallisesti kuntaryhmien vuoden viimeisissä kokouksissa sovi- taan. Seudullisten ryhmien molemmissa kokouksissa voidaan ohjata ja seurata liikenneturvallisuus-toimi- jan työtä. Kokouksissa voidaan vertailla liikennetur- vallisuustyön kokemuksia eri kunnissa.



Kuva 12. Liikenneturvallisuusryhmän ohjeellinen toiminnan vuosikierto.

3.2.2

Painopistealueet

Liikenneturvallisuusryhmän tärkeä työkalu ovat vuositeemat. Teemojen valinnalla keskitetään myös liikenneturvallisuusryhmän voimavaroja yhteen tärkeään teemaan kerrallaan. Tulevina vuosina teema valitaan aina edellisen syksyn aikana ja samalla vahvistetaan ohjelma, miten kyseinen teema liikenneturvallisuustyössä otetaan huomioon. Toimintamallin kuvauksessa tämä voimavarojen kohdentaminen ja teeman valinta tapahtuu vuoden viimeisessä kokouksessa marraskuulla.

Vuosien 2012-2015 liikenneturvallisuustyön teema on liikenneturvallisuussuunnitelman kvt-seminarin palautteen perusteella ”Asenteet liikenteessä”. Tämä teema kokoaisi hyvin yhteen eri hallintokunnissa tehtävää työtä ja toimisi mainiona perustana uusien toimintamallien sisäänajamiselle seudullisessa liikenneturvallisuustyössä. Muita tärkeitä esiin nostettuja liikenneturvallisuustyön teemoja, joista liikenneturvallisuusryhmä syksyin teemansa valitsee, ovat:

- **Mopoilu**
- **läkkäiden liikenneturvallisuus**
- **Lasten liikenneturvallisuus**

Liikenneturvallisuusryhmän ensisijainen tehtävä on välittää tietoa eri hallintokuntien välillä ja päättäjien suuntaan, sekä keskittää liikenneturvallisuustyötä yhdessä tarpeelliseksi todetuille kohderyhmille. Tämän takia liikenneturvallisuusryhmän tulee kokoontua jatkossa säännöllisesti tarpeen mukaan, mutta kuitenkin vähintään 2-3 kertaa vuodessa (toimintasuunnitelman esitys 3 kertaa).

Tärkeää on, että liikenneturvallisuusryhmä pyrkii etenemään työssään pienin askelin ja toteuttamaan niitä toimia, joihin resurssit riittävät. Ryhmän oma toimintasuunnitelma sekä hallintokuntien toimintasuunnitelmat toimivat tämän työn apuvälineenä. Toimintasuunnitelmista on helposti nähtävissä lähivuosille suunnitellut koulutus-, valistus- ja tiedotustyön teemat ja tavoitteet, toimenpiteet, toiminnan ajoitus, yhteistyötahot, vastuuhenkilöt sekä seurantamenetelmät. Toimintasuunnitelmia päivitetään tarpeen mukaan. Liikenneturvallisuusryhmän vuotuinen toimintasuunnitelma puolestaan valmistellaan vuoden viimeisessä kokouksessa, työtetään kokouksien välillä ja vahvistetaan vuoden ensimmäisessä kokouksessa.

Ylivieskan seudun kvt-suunnitelma on valmistunut vuonna 2001. Tuossa suunnitelmassa on kuvattu toimintatapoja eri hallintokuntien liikenneturvallisuustyölle. Eri hallintokuntien toimintasuunnitelmissa on kuvattu ne toimenpiteet, jotka toistuvat liikennekasvatustyössä vuosittain. Toimenpiteitä voi lisätä ja poistaa aina tarpeen mukaan. Toimenpiteiden rinnalle liikenneturvallisuusryhmä miettii vuosittain vaihtuvien teemojen mukaisia toimenpiteitä.

Ylivieskan seudun liikenneturvallisuustyössä tapahtumapäivät ovat muodostaneet hyvän rungon, joka rytmittää tehtävää työtä sekä luo sisältöä aktiiviselle kuntatyölle. Myös tulevaisuudessa tästä toimintamallista on hyvä pitää kiinni. Pyöräilykisa ja Turvaa Tenaville -päivä muodostavat alakoululaisten liikenneturvallisuustyön perustan. Mikäli seudulla päädytään toteuttamaan liikenneturvallisuustyötä toimijavetoisesti, olisi mahdollista toteuttaa säännölliset tapahtumapäivät myös esimerkiksi nuorille ja ikäihmisille.

3.3

Toteutus ja seuranta

Liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttaminen vaatii eri tekijöiden seuraamista. Liikenneturvallisuustyön jatkuvan koordinoinnin ja järjestelmällisen seurannan apuvälineeksi on tässä työssä määritelty mittareita. Niiden avulla voidaan muodostaa käsitys liikenneturvallisuustyön edistymisestä ja ryhtyä tarvittaviin jatkotoimenpiteisiin. Mittareiden tarkoituksena on oman työn kehittäminen liikenneturvallisuuskehityksen perusteella. Tämä palvelee kaikkia liikenneturvallisuustyötä tekeviä henkilöitä, sillä mittarit kuvaavat pelkistetyksi liikenneturvallisuustyön edistymistä ja sen tavoitteita. Mittareiden täytyy olla kuitenkin helposti saatavissa eikä työhön käytettävien resurssien pidä kulua puhtaasti tilastotietojen etsimiseen. Kyse- lyn perusteella tärkeimpiä seurattavia teemoja ovat onnettomuustilastot, poliisin tilastot ja liikennekasvatustyön toteutuminen.

Liikenneturvallisuustyössä seurattavia, helposti saatavilla olevia mittareita ovat:

- **Onnettomuudet (Liikenneturvan tilastokatsaus ja poliisin tietoon tulleet onnettomuudet).**
- **Liikenneerikkomukset (poliisin tilastoista seurataan sovittavia liikenneerikkomuksia).**
- **Kunnan liikenneturvallisuusryhmän tapaamiset ja niissä käsitellyt aiheet (pj/sihteeri kirjaavat tapaamisten määrän ja laativat muistioista vuosikertomuksen).**
- **Koulutustilaisuudet ja Asiantuntijavierailujen –poliisi, Liikenneturva, ym – määrä ja tavoittavuus (toimenpidelistoihin seurantasarake).**
- **Liikenneturvallisuussuunnitelman liikenneympäristön toimintasuunnitelman toteutuminen (suunnitelmalistan ylläpito)**

Maakunnallinen liikenneturvallisuusryhmä asettaa omalle työlleen tavoitteet ja seurattavat mittarit. Se voi tarvittaessa velvoittaa seudullisia ryhmiä seuraamaan ja raportoimaan tekemästään työstään. Nämä mittarit ja tavoitteet asetetaan alueellisen liikenneturvallisuussuunnitelman laatimisen yhteydessä.

4 Toimenpide-esitykset

4.1

Tie- ja katuverkon jäsentely ja maankäyttö

Alavieskan taajaman ja sen lähialueen kadut ja tiet luokiteltiin pää-, kokooja- ja tonttiväyliin. Keskustan kokoojaväylästä muodostavat valtatie 27 (Ylivieskantie, Kalajoentie), maantiet Alavieskantie-Pohjanpuolentie (mt 787), Pohjanpuolentie (mt 7780), Jokiniituntie (mt 7770) ja Keskustie (mt 18150). Muut kadut ovat tonttiväyliä.

Taajaman maankäyttö kiteytyy maanteiden varsille. Teollisuutta on valtatie eteläpuolella ja muu maankäyttö tien pohjoispuolella. Koulukeskus on taajaman keskellä. Maankäytön kehittäminen on nykyisen taajaman tiivistämistä ja osittaista laajentamista pohjoisen suuntaan, mikä sopii kohtuullisen hyvin nykyiseen liikenneverkkoon.

Haja-alueen asutuksen kasvaessa riskit maanteillä kasvavat, eikä ELYllä tai kunnalla ole resursseja rakentaa kattavaa kevyen liikenteen väylästä. Lisääntyvät yksityisteiden liittymät lisäävät myös riskiä maanteillä. Siksi rakennusvalvonnan on syytä kiinnittää hajarakentajien huomio liikenneturvallisuuteen, etenkin koulumatkojen osalta. Kunnan ja ELYn on veloitettava uudet hajarakentajat yhdistämään tontti- ja yksityistieliittymiä valtatiellä 27 ja liittymät tulee toteuttaa asianmukaisesti.



Kuva 13. Nopeusrajoituksen "tehoste".

4.2

Teiden ja katujen toimenpiteet

4.2.1

Liittymät

Valtatien 27 liittymiä parannetaan, jotta liittymäratkaisut olisivat yhtenäiset pitemmällä tiejaksolla:

- **Kähtäväntien liittymään rakennetaan väistötie ja sivusuunnan saareke ja liikenteenjakajamerkkeihin tehostevarret**
- **Korteperäntien ja Putaanperäntien liittymissä on sivusuunnan saarekkeet, joiden liikenteenjakajamerkkeihin lisätään tehostevarret**
- **Koskelantien vanha liittymä esitetään katkaistavaksi läpikulun poistamiseksi ja korvaava liittymä puusepän liikkeeseen rakennetaan tontin itäpäähän**
- **Hankalantien ja Elementintien liittymä porastetaan ja Elementintien kohdalle rakennetaan väistötie**

Nykyiset tai odotettavissa olevat liikennemäärät eivät anna perusteita muuttaa merkittävästi alemman tieverkon tai katuverkon nykyisiä liittymäjärjestelyjä Alavieskassa. Keskustien remontissa tarkistetaan nykyisiä liittymiä.



Kuva 14. Koskelantien vanha liittymä esitetään katkaistavaksi.

4.2.2

Linjaosuudet

Keskustien perusparannuksesta on laadittu toimenpidesuunnitelma. Suunnitelman ratkaisut olisi syytä toteuttaa mahdollisimman pian.

Kolmi- ja nelinumeroisten maanteiden päällysteen leveydet ja kaltevuudet on syytä tarkistaa ja korjata uudelleenpäällystysten yhteydessä.

4.3

Väistämisvelvollisuudet

Väistämisvelvollisuusjärjestelmä on tarkistettu Alavieskan taajaman alueelle tie- ja katuverkon hierarkioiden pohjalta yhdessä nopeusrajoitusjärjestelmien kanssa. Molemmissa järjestelmissä esitetyt ratkaisut tukevat toisiaan. Suunnitelmassa esitetään, että Pääskyntielle liittyviltä kaduilta poistetaan kärkikolmiot, jotta ajonopeudet alenevat. Samalla jalankulun ja pyöräilyn turvallisuus paranevat, varsinkin kun kadun varteen ei voi rakentaa kattavaa kevyen liikenteen väylää. Ns. etuajo-oikeutetuiksi teiksi jäisivät maantiet ja Hankalantie, joka ulottuu taajaman ulkopuolelle. Muiden katujen liittymät ovat tasa-arvoisia.

4.4

Nopeusrajoitukset

Alavieskan nopeusrajoitusjärjestelmä säilyy periaatteiltaan ennallaan. Rajoitukset tarkistettiin kahdella periaatteella: ensin katsottiin paikallisesti maankäytön, tie- ja liikennetietojen sekä maastokäyntien perustella muutostarpeet, toiseksi käytettiin koko Pohjois-Pohjanmaalle tehtyä tarkastelua. Rajoituksia ja merkkien sijainteja tarkistetaan seuraavasti:

- **Kalajoentien (vt 27) 80 km/h –rajoitusta jatketaan Kalajoen suuntaan Haapaperäntien liittymään saakka**
- **Pohjapuolentien rajoitus lasketaan 80->60 km/h:iin Halvahaan ja nykyisen taajamamerkin välillä asutuksen ja vajavaisten kevyen liikenteen järjestelyjen takia**
- **Viitaperällä Someronkyläntien 60 km/h-rajoitusta jatketaan Erkkiläntien liittymän pohjoispuolelle asutuksen ja tien mutkien takia**

- **Hankalantien rajoitus lasketaan 60 -> 40 km/h:iin nykyisen taajamamerkin ja valtatie välillä**
- **Ämmänkalliontien eteläpäähän lisätään taajamamerkki**
- **Myllytiellä siirretään 40 km/h-alue rajoitusmerkkiä Hakalammintien liittymän itäpuolelle**
- **Virintielle 30 km/h paloaseman kohdalle**

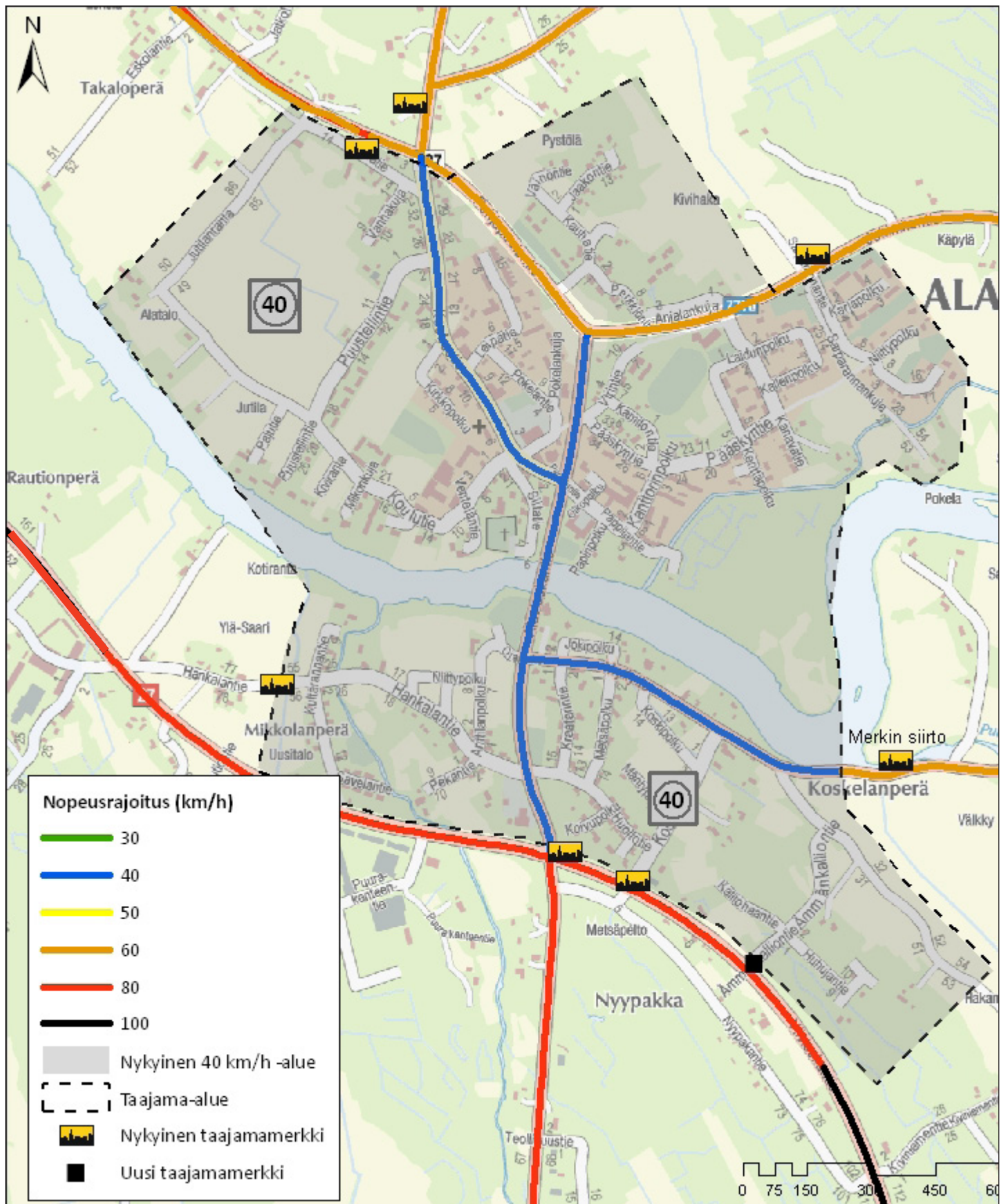
4.5

Kävely ja pyöräily

Jalankulku ja pyöräily ovat sekä henkilökohtaisesti että kansantaloudellisesti kannatettavia liikkumismuotoja. Päivittäinen kävely tai pyöräily auttaa pitämään kuntoa yllä, parantamaan hengitys- ja verenkiertoelimistöä sekä kasvattamaan lihasvoimaa. Ihmisten aktiivinen liikkuminen näkyy kansantaloudessa vähäisempinä sairauspoissaoloina ja ikäihmisten vähäisempinä terveyspalvelujen tarpeina. Mikäli jalankulku ja pyöräilyn vähentävät autoilua, vaikutukset näkyvät myös liikennepäästöjen vähentymisenä ja liikenneinfran laajentamistarpeen pienentymisenä.

Liikenne- ja viestintäministeriö on vuonna 2011 julkaissut kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallisen strategian. Se tähtää siihen että kävelyllä ja pyöräilyllä on omat tunnustetut asemansa liikennejärjestelmässä. Tavoitteena on lisätä kävelen ja pyöräillen tehtävien matkojen määrää 20% ja samalla vähentää henkilöautoilun osuutta. Käytännössä tämä tarkoittaa 1,2 päivittäisen matkan tekemistä jalan tai pyöräillen autoilun sijaan. Määrä ei ole suuri, sillä esimerkiksi jo yhteen kauppamatkaan sisältyy kaksi matkaa (kotikauppa-koti). Jalankuulun ja pyöräilyn lisäämiseksi ei riitä pelkkien väylien rakentaminen, vaan tarvitaan lisää arvostusta ja motivointia. Liikkumisen sujuvuus, lyhyet etäisyydet ja miellyttävä ja turvallinen ympäristö tekevät päivittäisestä kävelystä ja pyöräilystä entistä houkuttelevampaa.

Alavieskassa ja lähialueen kunnissa on merkittävä potentiaali jalankulun ja pyöräilyn lisäämiseksi. Taajamissa on varsin kattavasti jalankulun ja pyöräilyn reittejä ja välimatkat kotien ja palveluiden välillä ovat lyhyitä. Tässä suunnitelmassa tärkeimpiä kohteita ovat koulumatkojen turvallisuuden lisääminen, vanhusväestön liikkumisen esteettömyys taajaman ydin-



Kuva 14. Nopeusrajoitukset taajamassa.



Kuva 15. Kevyen liikenteen tavoiteverkko.



Kuva 16. Kevyen liikenteen väylää on syytä jatkaa Pappilantieltä Kanttorinkujalle.

alueella ja työikäisten jalankulun ja pyöräilyn mahdollistaminen taajamissa ja niiden lähialueilla.

Alavieskan taajaman kevyen liikenteen verkkoa laajennetaan asutuksen laajetessa. Nykyisellä maankäytöllä on tarpeen rakentaa väylä Jokiniituntien varteen välille Virintie - Someronkyläntie. Kauhatieltä rakennetaan yhteys Pohjapuolentien poikki suoraan taajaman ydinkeskustaan ja koulukeskukseen. Pappilantiella jatketaan väylä mutkan ohi Kanttorinpolulla olevien rivitalojen kohdalle, mikä lisää turvallisuutta ja selkeyttää liittymäjärjestelyjä. Kirkkopolun päästä tehdään väylä koulun pihaan. Valtatiellä 27 yhdistetään nykyiset väylät. Nyypakantieltä esitetään katkaistavaksi yhteys valtatielle Koskelantien kohdalla, koska turvallisempi yhteys on läheinen alikulku.

Joen eteläpuolella huomioidaan maanteiden ja yksityisteiden osalta jalankulun ja pyöräilyn mahdollisuus joen suuntaisesti osana koko jokilaakson kattavaa reittiä. Se on osa jalankulun ja pyöräilyn valtakunnallista edistämisperiaatetta. Vaikka pitkämatkaiselle kevyelle liikenteelle on nyt todennäköisesti vähän tarvetta, yhteydet palvelevat paikallista liikennettä ja antavat laajempia mahdollisuuksia tulevaisuudessa. Yhteys palvelee myös monin paikoin maatalousliikennettä, jonka ei tarvitse mennä valtatielle. Alavieskassa tällaisia teitä ovat Myllytie / Putaanperäntie, Hakalamintie, Hankalantie, Haapaperäntie, Ylikäännäntie, Kytöhaantie ja Arolantie. Kytöhaantien ja Arolantien välille rakennetaan väylä, jolloin muodostuu valtatie



Kuva 17. Korotettu liittymä alue Koulutien ja Venteläntien risteyksessä.

suuntainen yhteys Alavieskan ja Kalajoen välille (Kalajoen puolella rakennetaan myös lyhyt väylän pätkä).

Yleiskaavalliset varaukset tehdään Jokiniituntien väylän jatkamisesta Alavieskantielle ja Pohjapuolentiellä välillä Jokiniituntie – Taluskyläntie. Taluskyläntiellä on syytä varautua väylän rakentamiseen Järvitielle saakka. Mikäli teollisuus laajenee Rautiontien varteen, myös kevyen liikenteen väylä rakennetaan. Yleiskaavallisia varauksia ei esitetä toimenpiteinä, koska ne esitetään yleiskaavassa ja ovat aikajänteeltään pitempiä kuin tämä suunnitelma.

Tien ylittämisen turvallisuutta parannetaan useissa kohdissa Alavieskassa. Ratkaisuna käytetään suojatiesaareketta tai ajoradan korotusta (hidastetta). Jokiniituntielle toteutetaan saarekkeita vilkkaimpiin



Kuva 18. Saareke Alavieskantien ja Huoltotien risteyksessä.

ylityskohtiin kevyen liikenteen väylän rakentamisen yhteydessä. Paikat riippuvat siitä, kummalle puolelle tietä väylä tehdään, yksi paikka on joka tapauksessa Virintien liittymässä. Pohjapuolentielle rakennetaan saareke Kauhatien liittymään. Alavieskantielle tarvitaan saareke Huoltotien liittymään, samoin Rautiontiellä Nyypakantien liittymään. Keskustien remontissa parannetaan suojateiden turvallisuutta. Koulutielle rakennetaan korotettu liittymäalue Venteläntien risteykseen.

Alavieskantiellä jatketaan reunatukea siten, että se jatkuu jokisillan kohdalta mahdollisimman korkeana Siltatieltä tulevan väylän ohitse. Tällä pyritään estämään autoilijoiden oikaiseminen Alavieskantien ja Siltatien välillä.

Mopoilu sallitaan ainoastaan valtatievarren kevyen liikenteen väylällä ja valtatievarren alikulkukäytävällä Alavieskantien liittymässä, koska valtatievarren nopeusrajoitus on 80 km/h. Alavieskantien väylällä mopoilu sallitaan alikulusta Hankalantien liittymään.

4.6

Joukkoliikenteen pysäkit

Linja-autopysäkkien tarve selvitettiin seudullisesti valta- ja kantateilla sekä kolmi- ja nelinumeroisilla maanteilla. Selvityksessä nykyiset asukkaat ja pysäkit paikannettiin kartalle, ja katsottiin, löytyykö asukastihentymiä, joiden läheisyydessä (ympyrän säde 500 m) ei ole pysäkkejä. Alavieskassa tällaisia pysäkki- puutteita ei löytynyt.

Alavieskantiellä on kuitenkin syytä keskittää pysäkit esimerkiksi Huoltotien liittymään. Rautiontiellä säilytetään pysäkki Nyypakantien risteyksessä saarekkeen rakentamisen yhteydessä.

4.7

Koulun ympäristö

Tämän suunnitelman tärkeänä kohteena ovat koulujen lähiympäristöt ja oppilaiden itsenäisesti kulkemat koulureitit. Tärkeä osa turvallista koulumatkaa ovat kevyen liikenteen väylät, jotka on todettu edellä.

Suunnittelun aikana käytiin läpi maastossa Alavieskan koulupiha. Piha on liikenneturvallisuuden ja esteettömyyden kannalta varsin hyvässä kunnossa.

Yleisesti voidaan todeta, että pyöräilyn olosuhteiden helpottamiseksi pyörätelineet olisi syytä olla katettuja.

4.8

Esteettömyys

Esteettömyyden tavoitetaso voidaan määritellä perustasoksi tai erikoistasoksi. Perustason esteettömyys on oltava kaikkialla julkisilla alueilla ja rakennuksissa. Erikoistasoa käytetään ydinkeskustassa ja siellä, missä liikkuu runsaasti vammaisia, vanhuksia ja lapsia. Lisätietoja löytyy mm. www.esteeton.fi ja Helsingin kaupungin ja invalidiliiton kotisivuilta.

Alavieskassa on syytä pyrkiä erikoistasoon terveyskeskuksen ja vanhainkodin sekä samaan rakennukseen kuuluvien muiden palveluiden sisäänkäynneissä.

Oheisessa taulukossa 2 on esitetty esteettömyyskävelyllä havaitut puutteet ja ongelmat. Taulukossa on myös esitetty korjaustoimenpide ja päätoteuttajavastuu. Pääosin korjausehdotukset ovat pieniä niin rakentamisen kuin kustannustenkin kannalta. Edullisinta olisi, jos samantyyppisiä toimenpiteitä voitaisiin tehdä yhteishankkeena useamman vastuutahon kanssa. Hankalin kohta on Alavieskantien poikki menevä alikulku, jota tilan puutteen vuoksi ei voi korjata esteettömyydeltään hyväksi.



Kuva 19. Järviojan silta II Pohjapuolentielle.

Taulukko 2. (vieressä) Alavieskan esteettömyyskohteiden muutosesitykset.

OSOITE	KOHDE	ONGELMA	VASTUU- TAHO	TAVOITE- TASO	PARANNUSESITYS
1 Pappilantien kevyen liikenteen väylä	ajoneuvoliittymät	reunatuki katkeaa liittymän kohdalla (väylän reuna katoaa)	kunta	perustaso	lisätään madallettu reunatuki liittymien kohdille
2 Pappilantie / Kantorinkuja	ajorata /kevyen liikenteen väylä	väylä loppuu ennen Konttorikujan rivitaloja	kunta	perustaso	rakennetaan väylä rivitaloille saakka (myös liikenneturvallisuuskohde)
3 alikulku Alavieskantien poikki Keskustien	alikulun kevyen liikenteen väylä	rikkoontunut päällyste	ELY	perustaso	päällysteet korjataan välittömästi
3 alikulku Alavieskantien poikki Keskustien liittymässä	alikulun kevyen liikenteen väylä	jyrkkä ylä-/alamäki	ELY	perustaso	Keskustien remontissa väyliä loivennetaan niin paljon kuin pystytään, väylille lisätään levähdyspaikat (tasanne+penkki)
4 Keskustie	kevyen liikenteen väylät ja suojatiet	kapeita ja epäjatkuvia väyliä, huono päällyste, suojatie t pitkiä ja osin epämääräisiä	ELY	perustaso	Keskustien remontin suunnitelman mukaiset toimenpiteet
5 Keskustien liikeet	sisäänkäynnit	kynyksiä, kapeita luiskia	kiinteistön- omistajat	perustaso	Keskustien remontin yhteydessä korjataan sisäänkäyntien esteettömyys

4.9

Reittien risteämisjärjestelyt

Kelkkailureittien ja –urien ylityskohdissa kiinnitetään huomiota näkemiin ja reitin tasaukseen. Reitillä tulee olla ns. lepotasanne, jotta kelkan voi pysäyttää turvallisesti ja liikkeelle lähteminen onnistuu helposti. Risteykset merkitään reittimerkein (kelkkareitti ja STOP-merkki) sekä punaisin aidoin, jotka muodostavat reittiin mutkia juuri ennen tien ylityskohtaa. Kelkkareitti- ja STOP-merkkejä asennetaan jokaiseen ylityskohtaan neljä kappaletta neljään pystytyspylväseen. Tarkemmat ohjeet ylityskohdan merkitsemisestä saa ohjekortista Tietoa tiensuunnitteluun (TTS) nro 82, Liikennevirasto.

Alavieskassa reitinpitäjän on syytä tarkistaa risteysjärjestelyt ohjeistuksen mukaisiksi.

4.10

Muut toimenpiteet

4.10.1

Sillat ja kaiteet

ELY-keskus on viime vuosien aikana korjannut systemaattisesti silta- ja pengerkaiteita siltaremonttien ulkopuolellakin päätiestöllä. Nyt korjaaminen on siirtymässä alemmalle tieverkolle. Se onkin tarpeen, sillä Alavieskassakin on kaiteita, jotka eivät täytä tien mukaisia normeja. Vakavimmat puutteet ovat Järviojan ylittävillä silloilla Taluskyläntiellä ja Pohjapuolentiellä. Kaiteet ovat rikki tai ne katkeavat ns. ukkopilarin kohdalla. Kaiteet korjataan mahdollisimman nopeasti.

4.10.2

Tievarsimainokset

Lähtökohtaisesti asemakaava-alueen ulkopuolella ja asemakaavan mukaisella tieliikennealueella on kielletty maantien käyttäjille suunnattujen ulkomainosten pystyttäminen. Kiellosta voidaan poiketa, mikäli mainosta voi pitää tärkeänä liikenteenopastuksen, matkailun tai muusta sellaisesta syystä tarpeellisenä. Kielto ei myöskään koske tilapäistä mainostamista, kuten kokoukset, huvitilaisuudet ja vaalit. Tien läheisyydessä tapahtuvaa toimintaa saa mainostaa rakennuksessa tai sen läheisyydessä, esimerkiksi

huoltoasemien mainostornit. Mainokset on laadittava ja sijoitettava siten, että se sopeutuu hyvin ympäristöön eikä heikennä liikenneturvallisuutta.

Mainoksen lupaviranomainen on ELY-keskus, kun mainos sijoittuu asemakaava-alueen ulkopuolelle tai asemakaavan tieliikennealueelle. Muussa tapauksessa lupaviranomainen on kunta. Kunnan on pyydettävä lausunto ELYltä, jos mainoksen informaatio on suunnattu maantien käyttäjille. Mainosten luvan myöntämisessä on huomioitava tasapuolisuus.

Katualueille sijoitetuista tai katujen käyttäjille suunnatuista mainoksista voi päättää kiinteistönomistaja ja kunta. Lähtökohtaisesti katualueille ei sallita pysyviä mainoksia. Jos mainoksia halutaan pystyttää, ne tulee sopeutua katu ympäristöön, ne eivät saa heikentää liikenneturvallisuutta, esteettömyyttä, kunnossapitoa, katu ympäristöä, kaupunkikuvaa eikä turmella katurakenteita. Pysyvät mainokset tulee tehdä suunnitellusti, koko taajamaa tai osa- aluetta koskevaksi. Yhtä yritystä tai palvelua varten ei hyväksytä pysyviä mainoksia katualueella, vaan mainokset tulee olla vaihtuvia, esimerkiksi linja-autokatosten tai mainostelineiden vaihtuvat mainokset.

Katualueille sallitaan tilapäiset mainokset, jos ne liittyvät tapahtumaan, vaaleihin tai vastaaviin lyhyen aikaa esillä oleviin tapahtumiin. Tilapäisiä mainoksia ei saa pystyttää ajoradalle, kevyen liikenteen väylälle tai jalkakäytävälle. Mainokset eivät saa myöskään peittää näkemiä, liikennemerkkejä, eivätkä saa heikentää liikenneturvallisuutta, esteettömyyttä tai kadun kunnossapitoa. Tilapäisetkään merkit eivät saa vahingoittaa katurakenteita, eivätkä aiheutaa muutakaan vaaraa, esimerkiksi tuuli ei saa heittää mainoksia väylille.

4.10.3 Liikennemerkit

Liikennemerkkien asettamisessa kadun tai tien varteen on oltava johdonmukainen ja noudatettava tarkoin annettuja ohjeistuksia ja periaatteita. Esimerkiksi taajama- ja nopeusrajoitusalueiden merkitsemisessä on huolehdittava, että se on aukotonta eli alueelle ei pääse mistään suunnasta kulkematta ao. rajoitusmerkin kautta. Myös aluerajoitusten päättyminen on merkittävä aukottomasti. Ämmänkalliontielle tarvitaan

taajamamerkki, ks. nopeusrajoitukset. Hankalantiellä merkkijärjestys on muutettava siten, että taajamaan tulon jälkeen on 40 km/h-aluerajoitusmerkki. Siltatien eteläpäähän lisätään kevyen liikenteen väylän merkki Alavieskantielle nousevalle väylälle.

Vanhentuneita liikennemerkkejä (keltainen reunus puuttuu, vanhoja suojatiemerkkejä) on edelleen käytössä. Liikennemerkit on uusittava säädösten mukaisesti mahdollisimman pian.

4.11 Toimenpideohjelma

Toimenpideohjelman hankkeet on esitetty tavoitteellisessa toteuttamisjärjestyksessä seuraavassa taulukossa 3. Toimenpideohjelman laadinnassa on otettu huomioon liikennemäärät, liikenneonnettomuudet, kyselyn tulokset ja muu palaute, maastokäyntien aikana havaitut liikenneturvallisuuspuutteet sekä taloudelliset realiteetit. Taulukon toimenpiteet ovat työryhmän esityksiä, joiden toteutuminen riippuu kunnan ja ELY-keskuksen rahoitusmahdollisuuksista. Toimenpideohjelmassa esitetty järjestys todennäköisesti muuttuu sitä enemmän mitä myöhemmässä vaiheessa toteutettaviin hankkeisiin edetään.

Taulukossa esitetyt hankkeiden kustannukset ovat arvioituja keskimääräisiä kustannuksia. Esitettyjen toimenpiteiden kokonaiskustannusarvio ilman kusttien perusparannusta on noin 1,7 miljoonaa euroa, joista kiireellisten toimenpiteiden osuus on noin 730 000 euroa ja josta kunnan osuus on noin 72 000 euroa.

Kiireellisimmiksi, laajempaa rakentamista vaativiksi toimenpiteiksi esitetään:

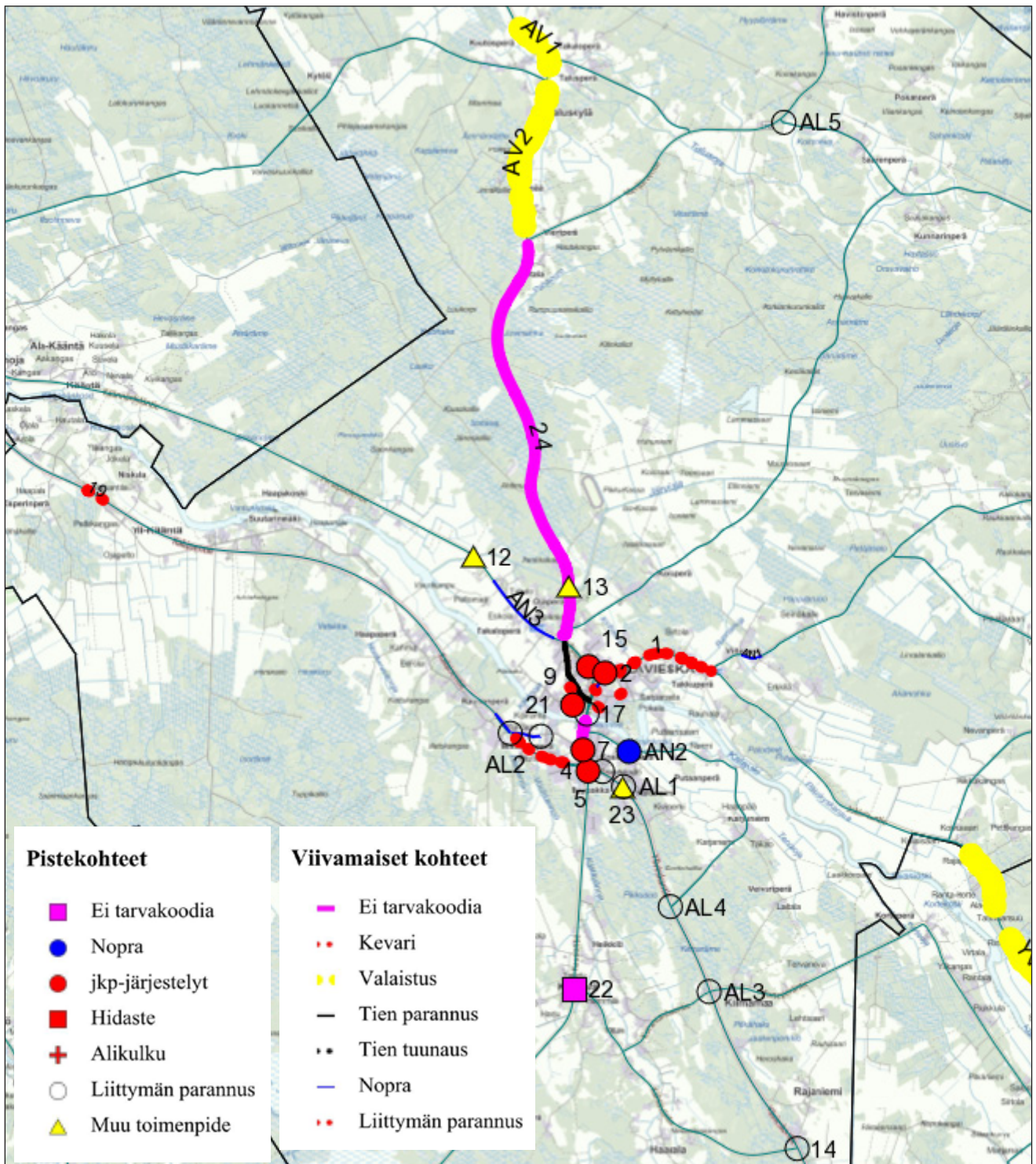
- **Keskustien perusparannus**
- **Kevyen liikenteen väylä Jokiniituntien varteen välille Virintie - Someronkyläntie**
- **Rautiontien ja Alavieskantien suojatiesarekkeet**

Lukuisia kohteita on esitetty parannettavaksi aloitteissa ja kyselyvastauksissa. Liitteeseen 2 on kerätty ne viime vuosien esiin nousseet ongelmapaikat, joihin ei tässä suunnitelmassa ole esitetty toimenpidettä. Taulukossa on myös lyhyt perustelu, miksi kohde tai esitys ei ole noussut toimenpideohjelmaan.

Taulukko 3. (vieressä) Alavieskan liikenneturvallisuustoimenpiteiden esitykset.

Nro	Toimenpiteen kuvaus	Tie	Aosa	Aet	Losa	Let	Määrä	Yks	Kust	Klire	Heva	Hnro	Huom	Katuosoite	Päävastuu
AL1	Liikennemerkkijärjestelyt								1000	1		638	Ämmankalliontien taajama alkaa/päättyvä merkki	Ämmankalliontie	Kunta
AL2	Liikennemerkkijärjestelyt								1000	1		638	40 km/h siirto/taajama merkin siirto	Hankalantie	Kunta
AL3	Liikennemerkkijärjestelyt	27	3	9645					1000	1	0,00271	638	Sivuteiden saarekkeisiin tehostevarret (4 kpl)	Ylivieskantie/Korteperäntie	Ely
AL4															
AL5	Liikennemerkkijärjestelyt	27	3	8416					1000	1	0,00192	638	Sivutien saarekkeeseen tehostevarret (2 kpl)	Ylivieskantie/Putaanperäntie	Ely
AN1	Liikennemerkkijärjestelyt	18139	1	67					1000	1	0,00009	638	Väistämisevelvollisuuden ennakkomerkki mt 787 ja mt 18139 liittymään.		Ely
AN2	Nopeusrajoituksen muutos	18154	1	546	1	825			1000	1	0,00085	685	60 km/h siirto asutuksen ohi	Saarenkyläntie	Ely
AN3	Nopeusrajoituksen muutos	18167	1	669					1000	1		676	40 km/h aluumerkin siirto Ämmankalliontien liittymän itäpuolelle	Somerokyläntie	Ely
AN4	Nopeusrajoituksen muutos	7780	4	3522	4	4671			1000	1	0,00457	685	80 km/h > 60 km/h	Putaanperäntie	Ely
AN5	Nopeusrajoituksen muutos				3	5045			1000	1		678	60 km/h > 40 km/h	Pohjapuolentie	Kunta
AN6	Nopeusrajoituksen muutos	27	3	4710	3	5050			1000		0,00257	684	100 km/h -> 80 km/h	Hankalantie	Ely
AV1												672	40 km/h -> 30 km/h paloaseman lähelle	Kalajoentie	Ely
AV2	Valaistus	7840	4	2800	5	140	800	m	20000	2	0,00316	362	Tievalaistuksen jatkaminen Mt 7840 Talusperän kohdalla	Virintie	Kunta
1	Valaistus	7840	5	430	5	2300	1870	m	42000	2	0,00821	362		Taluskyläntie	Ely
2	Valaistus	7770	1	140	1	1640	1500	m	420000	1	0,0031	101	Virintie - Someronkyläntie	Taluskyläntie	Ely
3	Suojatiesaares	7770	1	140			1	kpl	30000	1	0,0015	601	Liittyy kevyen liikenteen väylän rakentamiseen	Jokiniituntie/Virintie	Ely
4	Keskustien saneeraus	787	9	356	7	5600		m		1	0,07943	609	Valmis suunnitelma	Keskustie	Ely
5													Rautiointielle suojatiesaares sekä pienet kevyen liikenteen väylä- ja pysäkkimuutokset, lisäykset Nyyppäkantielle. Suunnitelma valmis.		
6	Suojatiesaares	7720	6	7568			1	kpl		1	0,00055	281	Liittymän siirto, kulkuyhteys liikekintteistölle.	Rautiointie/Nyyppäkantie	Ely
7	Liittymän siirto						1	kpl	2000	1		283	Liittymän siirto, kulkuyhteys liikekintteistölle.	Ylivieskantie/Koskelantie	Kunta
8	Yksityistiejärjestelyt	27	3	6369			1	kpl	2000	1		103	Kevyen liikenteen liittymän katkaisu Ylivieskantiin ja Nyyppäkantiin välillä.	Ylivieskantie/Nyyppäkantie	Kunta
9	Suojatiesaares	787	9	1020			1	kpl	40000	1	0,00566	281	Suojatiesaares Alavieskantielle sekä tarvittavat kevyen liikenteen yhteydet	Alavieskantie/Hankalantie	Ely
10	Pysäkkijärjestelyt	787	9	1151	9	686				1		1	Pysäkkien poistaminen/vähentäminen	Alavieskantie	Ely
11	Korotettu liittymäalue						1	kpl	20000	1		603	Korotettu liittymäalue + suojatie	Koulutie/Venteläntie	Kunta
12	Väistämisevelvollisuuden muutos	787	9	205	1	331			5000	1		638	Liittymästä kadulta karkikolmiot pois	Pääskyläntie	Kunta
13															
14	Kevyen liikenteen väylä						40	m	10000	1		101	Kevyen liikenteen väylän jatko	Pappilantieltä Kanttorinpolulle	Kunta
15	Siltakansi	7780	4	3112				m		1	0,00028	639	Sillan kaiteiden ja tieprofiilin korjaus	Pohjapuolentie	Ely
16	Siltakaiteet	787	7	4851				m		1	0,00043	639	Kaiteiden korjaus	Taluskyläntie	Ely
17	Väistötie												Valtatielle väistötie ja sivutielle saareke		
18	Suojatiesaares	27	4	2369			1	kpl	60000	1	0,00661	289	tehostevarsineen (2 kpl)		Ely
19	Kevyen liikenteen väylä	787	8	448			1	kpl	30000	1	0,0036	603	Suojatie	Pohjapuolentie/Kauhatie	Ely
20	Kevyen liikenteen väylä	787	8	469			120	m	30000	1		101	Pohjapuolentieltä Leipätielle		Kunta
21	Reunatuki	787	9	541			20	m	5000	1	0,00866	638	Korkea reunatuki estämään autoilla ajo maantieltä Siltatielle	Alavieskantie/Siltatie	Ely

Nro	Toimenpiteen kuvaus	Tie	Aosa	Aet	Losa	Let	Määrä	Yks	Kust	Kilre	Heva	Hnro	Huom	Katuosoite	Päävastuu
18	Keuyen liikenteen väylä	27	3	5050	3	5860	810	m	230000	2	0,00093	101	Puurakenteentie-Elementintie	Kalajoentie	Ely
19	Keuyen liikenteen väylä	27	2	5590	2	5830	240	m	65000	2	0,00003	101	Arolantie - Kytöhaantie (palvelee myös maatalousliikennettä)	Kalajoentie	Ely
20	Keuyen liikenteen väylä				805	218	80	m	20000	2		101	Kirkkopolun päästä koululle	Kirkkopolku	Kunta
21	Liittymän porastaminen ja väistöti	27	3	5035			1	kpl	80000	2	0,00381	282	VT 27/Elementintie	Kalajoentie/Elementintie	Ely
22	Liikennemerkkimuutos	18133	1	4000			1	kpl	1000	2		1	Viitan nostaminen näkemän takia	Kähtäväntie/rautontie	Ely
23	Pysäkki pari	27	3	6710			1	kpl	25000	2	0,00231	342	Ämmänkalliontien liittymään	Ylivieskantie/Ämmänkalliontie	Ely
24	Tien leventäminen	787	7	0	7	5585	5578	m	600000	3	0,02709	173	Merijärventie - Pohjapuolentie	Taluskyläntie	Ely



Kuva 20. Liikenneturvallisuustoimenpiteiden kartta haja-asutusalueelta.

5 Vaikutukset

Esitetyillä toimenpiteillä vähennetään onnettomuus-riskiä ja pienennetään mahdollisten onnettomuuksien seuraamuksia. Liikenneturvallisuuden parantaminen pienin kunnossapitotoimenpitein vaatii pitkäjänteisyyttä ja johdonmukaisuutta. Yksittäisistä liikennemerkkeistä ja tiemerkinöiden näkyvyydestä huolehtiminen, talvikunnossapidon oikea-aikaisuus, tien suoja-alueen puuston harventaminen, sivujojaluisien niittäminen sekä liittymien näkemäalueiden vaaliminen eivät merkittävästi vähennä (laskennallisesti) henkilövahinko-onnettomuuksien määrää vuositasona, mutta vaikuttavat tielläliikkujan yleiseen viihtyvyyteen, asenteisiin ja käyttäytymiseen. Selkeä ja johdonmukainen liikenneympäristö kielii vastuuntunnosta, joka ”tarttuu” tielläliikkujaan. Toimiva liikenneympäristö lisää asumisviihtyvyyttä ja myös alueen ”imagoa”, jolloin liiketoimintaedellytykset paranevat.

Suuremmat hankkeet vaativat toimenpidesuunnittelun lisäksi rahoituksen järjestämistä. Isojen hankkeiden toteutuminen onkin kiinni päättäjien mahdollisuuksista myöntää rahoitusta.

Keskustan alueelle esitetyillä toimenpiteillä pyritään ensisijaisesti parantamaan jalankulun ja pyöräilyn turvallisuutta. Uusilla kevyen liikenteen väylillä ja turvallisemmilla risteämisjärjestelyillä voidaan myös ohjata kuntalaisia käyttämään autoilun sijasta yhä enemmän kevyttä liikennettä. Turvallisuuden parantamista keskustassa vahvistaa lisäksi ajonopeuksien alentaminen hidasterakenteita toteuttamalla.

Tärkeä osa liikenneympäristön parantamista on toimenpiteistä tiedottaminen ja niiden perusteleminen. Suurin osa Alavieskassa päivittäin liikkujista on joko paikallisia tai lähikunnista tulevia, joten paikallinen ja seudullinen toistuva tiedottaminen tavoittaa parhaiten liikkujat. Liikennekasvatuksen rooli onkin merkittävä.

Laskennallisesti tehokkaimmin henkilövahinko-onnettomuuksia vähentävät maanteille tehtävät toimenpiteet. Alavieskan alueella ELY-keskuksen maanteille esitetyt toimenpiteet vähentävät laskennallisesti noin 0,17 henkilövahinko-onnettomuutta vuosittain. Taulukossa 3 on esitetty vähenemät toimenpiteittäin.

6 Jatkotoimenpiteet

Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ja Alavieskan kunta hyväksyvät suunnitelman ohjeelliseksi jatkosuunnittelun pohjaksi. Toteuttamistahtoa vahvistetaan ja toimenpiteiden rakentamismahdollisuuksista keskustellaan kunnan ja ELY -keskuksen johdon välillä käytävissä kuntaneuvotteluissa.

Halvimmat toimenpiteet, kuten liikennemerkkimuutokset ja suurin osa esteettömyyteen liittyvistä parantamisesityksistä, voidaan toteuttaa heti hyväksymisen jälkeen. Osa toimenpiteistä voidaan sisällyttää laajempien urakoiden yhteyteen tai silta-, päällyste- tai kunnossapitourakoihin.

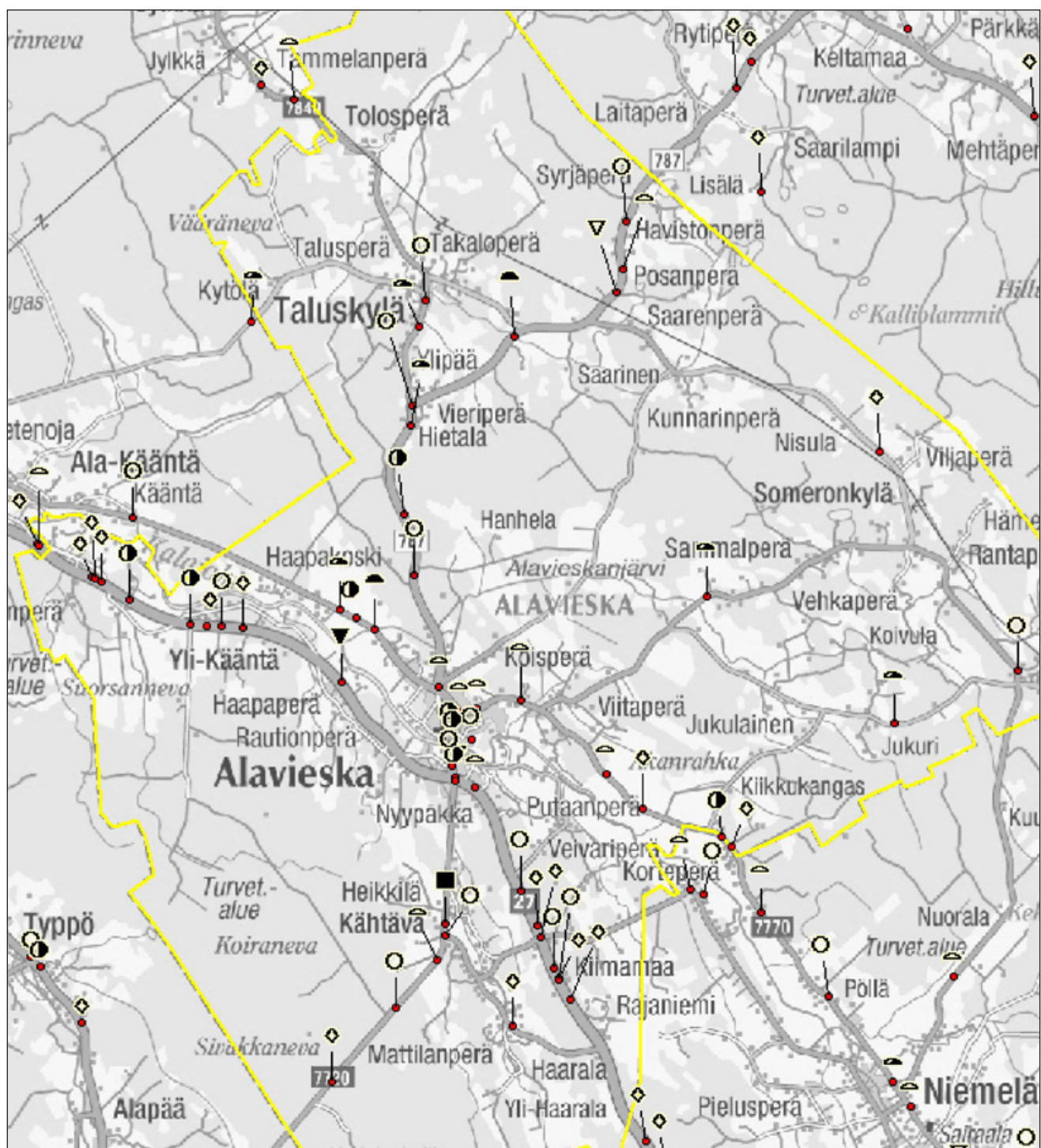
Ensivaiheen kiireellisimmiksi todettujen pienien toimenpiteiden osalta on syytä käynnistää rakennussuunnitelmien laatiminen ja rakentamisen rahoituksen järjestäminen.

Liitteet

Liite 1. Onnettomuuskartta

Liite 2. Luettelo suunnittelun aikana esiin nousseista kohteista, joihin ei tässä suunnitelmassa esitetty toimenpiteitä

Liite 3. Esimerkkitaulukko liikenneturvallisuustyön sisällöstä



Onnettomuustyyppi					Vakavuusaste
m.ajon.	yksitt.	eläin	pp	jk	
●	◐	◆	▼	■	kuolemaan johtanut onnettomuus
◐	◑	◐	◑	◑	loukkaantumiseen johtanut onnettomuus
○	◒	◇	▽	◒	omaisuusvahinkoon johtanut onnettomuus

HUOM. Onnettomuudet kartalla vuosilta 2006-2010
(tekstissä vuodet 2000-2010)

Kohde / aloite	Lähde	Aloitevastaus	Liikenneturvallisuuksuunnittelun ratkaisu
Maantien 7720 (välillä Märsylä - Rautio) kunnostaminen ja päällystäminen	ELYlle tullut aloite (21.8.2009)	Toimenpide käsitellään ylläpidon suunnittelun yhteydessä (ELYn vastaus 1.12.2009).	Toimenpide ei kuulu liikenneturvallisuuksuunnitelmaan.
Kewen liikenteen väylän kunnan parantaminen	ELYlle tullut aloite (20.8.2009)	Toimenpide käsitellään ylläpidon suunnittelun yhteydessä.	Ei erillistä toimenpidettä, korjataan ylläpidon yhteydessä
Alemman tieverkon kunto	ELYlle tullut aloite (1.7.2009)	Toimenpide käsitellään ylläpidon suunnittelun yhteydessä.	Toimenpide ei kuulu liikenneturvallisuuksuunnitelmaan.
Alavieskantien/Virintien liittymä koetaan vaarallisena	Asukaskysely		tavanomainen nelihaararisteys.

KOHDERYHMÄ	TOIMINTA	VASTUU	AJOITUS
Liikennekasvatus materiaali	Yksiköt käyvät läpi käytettävissä olevan liikennekasvatusmateriaalin sekä koulutustarpeet	Yksiköiden johtajat (koulunjohtajat, päiväkotien johtajat ym.)	2012 aikana
Liikenneturvallisuuksryhmä	Ryhmä kokoontuu vuoden aikana 2-3 kertaa, suunnittelee ja seuraa sekä tiedottaa liikenneturvallisuuustyötä	Lt-ryhmän puheenjohtaja	Vuosi 2012
Liikenneturvallisuuksosaaminen hallintokunnissa	<ul style="list-style-type: none"> • Liikenneturvallisuuustyötä tekeville suunnattu koulutustapahtuma • Liikenneturvallisuuuskoulutuksen ja materiaalin kartoitus hallintokunnissa 	Seudullinen lt-ryhmä yhdessä lt-toimijan kanssa	Alkuvuosi 2012
Liikenneturvallisuustoimijan valinta	Kunnat yhdessä ELY-keskuksen kanssa kilpailuttavat ja valitsevat liikenneturvallisuustoimijan alueelliseksi liikenneturvallisuuustyön koordinaattoriksi	Kuntien lt-ryhmien puheenjohtajat, ELY-keskus	Loppuvuosi 2012
Vuoden 2012-15 liikenneturvallisuusteema Asenteet liikenteessä	Vahvistetaan teema marraskuussa 2012 ja ideoidaan tulevan vuoden teemaan liittyvä työ – vahvistetaan toimintasuunnitelma 2013 1. kokouksessa	Liikenneturvallisuuksryhmä	Vuosi 2012
Asenteet liikenteessä (esimerkki vuoden teemasta)	<ul style="list-style-type: none"> • Seudullinen liikenneturvallisuuuspalkinto • Liikenneturvallisuuusteemaiset kilpailut vuoden aikana (piirustus- ja valokuvaus) sekä niihin liittyvät näyttelyt • Asenteisiin painottuva tiedottaminen vuoden aikana • Uuden tapahtumakonseptin rakentaminen nuorten liikenneturvallisuuustyöhön • Kuntien liikenneturvallisuuustyötä tekeville suunnattu koulutustapahtuma 	Kaikki yksiköt Lt-toimija toteutuksen koordinaattorina	Vuosi 2012
Kaikki kuntalaiset	Hallintokunnat toteuttavat laadittua liikenneturvallisuuksuunnitelmaa omaan toimintatapansa mukaisesti	Kaikki yksiköt	Vuosi 2012-
Kaikki kuntalaiset	Liikenneturvallisuuksryhmä seuraa liikenneturvallisuuksutilannetta ja kuntalaisilta tulevaa palautetta sekä ohjaa omaa toimintaansa palautteen mukaisesti	Liikenneturvallisuuksryhmä	Vuosi 2012-

Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-,
liikenne- ja ympäristökeskus
Veteraanikatu 1
90100 Oulu
puh. 0295 038 000
www.ely-keskus.fi